Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 22 (1874)

Artikel: Zweiundzwanzigster Geschäftsbericht der Direktion der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft an die den 29. Juni 1875 stattfindende Generalversammlung der Aktionäre

Autor: Peyer, J.F.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-730493

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 19.08.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Zweiundzwanzigster Geschäftsbericht

der

Direktion der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft

an die

den 29. Juni 1875

stattfindende

Generalversammlung der Aktionäre.

Tit.!

Die Direktion gibt sich die Ehre, der Generalversammlung der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft ihren zweiundzwanzigsten, das Jahr 1874 umfassenden Geschäftsbericht vorzulegen.

I. Verhältnisse zu dem Bund und zu den Kantonen, beziehungsweise Landesgegenden, durch welche die Bahn sich zieht.

In Ausgestaltung der Eisenbahngesetzgebung sind von der schweizerischen Bundesversammlung im Berichtsjahr oder bald nach Ablauf desselben die nachstehenden Bundesgesetze, beziehungsweise Beschlüsse erlassen worden:

Über die Organisation des schweizerischen Eisenbahn- und Handels-Departements durch das Gesetz vom 28. Juli 1873 betreffend Abänderungen des Bundesgesetzes über die Organisation und den Geschäftsgang des Bundesrathes vom 16. Mai 1849;

Bundesgesetz vom 24. Juni 1874 über die Verpfändung und Zwangsliquidation der Eisenbahnen auf dem Gebiete der schweizerischen Eidgenossenschaft;

Bundesgesetz vom 19. Dezember 1874 über die Rechtsverhältnisse der Verbindungsgeleise zwischen dem schweizerischen Eisenbahnnetz und gewerblichen Anstalten;

Bundesgesetz vom 20. März 1875 betreffend den Transport auf Eisenbahnen;

Bundesbeschluß vom 10. Oktober 1874 betreffend Zollvergünstigungen für Eisenbahnmaterialien;

Bundesbeschluß vom 24. Dezember 1874 betreffend die Verzollung von Eisenbahnmaterialien.

Vom schweizerischen Bundesrathe hinwieder sind in Vollziehung der verschiedenen Bundesgesetze die nachfolgenden Beschlüsse gefaßt, beziehungsweise Verordnungen aufgestellt worden:

Verordnung vom 17. September 1874 betreffend Einrichtung und Führung des Pfandbuches über die Verpfändung von Eisenbahnen;

Verordnung vom 11. Januar 1875 über Militärtransporte auf den Eisenbahnen;

Verordnung vom 1. Februar 1875 zum Bundesgesetze vom 23. Dezember 1872 über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen;

Verordnung vom 22. Januar 1875 betreffend Verzollung von Eisenbahnmaterial;

Bundesrathsbeschluß vom 17. März 1875 betreffend die Benutzung der Eisenbahntelegraphen.

Durch die Verordnung des Bundesrathes vom 1. Februar 1875 zum Bundesgesetze vom 23. Dezember 1872 über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen haben die von den schweizerischen Bahnverwaltungen eingeleiteten, in unserm vorjährigen Berichte erwähnten Schritte, um eine Modifikation der vorangegangenen Verordnung vom 20. Februar 1873 und des Regulativs vom 14. August 1873 herbeizuführen, ihre befriedigende Erledigung gefunden.

Die bauliche Entwicklung unserer Unternehmung, die Vorarbeiten für die von uns übernommenen neuen Linien und deren Ausführung, sowie im Allgemeinen die Behandlung und Erledigung der vielseitigen Verhältnisse, welche nach Maßgabe der Eisenbahngesetzgebung der Bundeskompetenz unterstellt sind, haben auch im gegenwärtigen Berichtsjahre zur Folge gehabt, daß wir dem schweizerischen Bundesrathe vielfache Vorlagen zu machen und über eine Reihe von Geschäften von größerer und geringerer Tragweite mit dieser Behörde zu verhandeln hatten. Wir erwähnen von den betreffenden Verhandlungen nur die wichtigeren und verweisen überdies auf die Mittheilungen des zweiten Abschnitts über die Thätigkeit der Vereinigung schweizerischer Bahnverwaltungen.

Nachdem wir in unserem letztjährigen Berichte die Ehre gehabt haben, Ihnen mitzutheilen, daß die Frage der Zugsrichtung der Eisenbahn Winterthur-Weiach ihre befriedigende Erledigung gefunden habe, können wir heute hinsichtlich der Fortsetzung derselben bis Koblenz beifügen, daß im Laufe des Berichtsjahres der einzige noch schwebende Anstand betreffend die Einführung der Bahn in die Station Koblenz in unserem Sinne gehoben worden ist. Die Bahn wird mit Vermeidung des dortigen Tunnels selbständig in die Station Koblenz einmünden, eine Anlage, auf welche wir vom Standpunkte der Sicherheit, sowie nicht minder von demjenigen eines zweckmäßigen Betriebs aus großes Gewicht zu legen hatten. Den von uns successiv vorgelegten Bauplänen für die Eisenbahn Winterthur-Koblenz ist vom Bundesrathe die Genehmigung ertheilt worden.

In Bezug auf die Bötzbergbahn verweisen wir auf den Spezialbericht, welchen wir für das Jahr 1874 an das von den Verwaltungsräthen der Schweizerischen Zentralbahn und Nordostbahn bestellte Verwaltungskomite der Gemeinschaftsbahnen erstattet haben; betreffend das Unternehmen der Aargauischen Südbahn, sowie betreffend die Eisenbahn Wohlen-Bremgarten dagegen auf denjenigen Bericht, welcher von dem Direktorium der Schweizerischen Zentralbahn in gleicher Weise an jenes Komite gerichtet worden ist.

Die vom Großen Rathe des Kantons Aargau zu Gunsten der Schweizerischen Zentralbahn- und der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft ertheilte Konzession für die Eisenbahn Koblenz-Stein enthält in ihrem Art. 6 die Bestimmung, daß diese Bahn bis zum 8. Juni 1875 in Angriff zu nehmen und bis Ende Dezember 1877 zu vollenden sei. Der bezügliche Bundesgenehmigungsbeschluß bestimmt erstern Termin auch für die Leistung des Finanzausweises.

Obwohl nun die bezüglichen Vorarbeiten schon ziemlich vorgeschritten sind, haben wir es für eine zweckmäßige Einleitung und Ausführung des Baues dennoch für entsprechender erachtet, für die technischen Vorarbeiten eine etwas verlängerte Frist zu erwirken. Wir sind zu dem Ende bei der Bundesbehörde um eine Fristerstreckung eingekommen, welche uns dann auch und zwar für die technischen und finanziellen Vorlagen bis zum 31. Dezember 1875 und für den Beginn der Erdarbeiten bis zum 31. März 1876 eingeräumt worden ist. Der ursprünglich angenommene Vollendungstermin, Dezember 1877, soll hievon nicht berührt werden.

Was die linksufrige Zürichseebahn anbetrifft, so hat die Bearbeitung des Bauplans für dieselbe ihren Abschluß gefunden, indem einerseits unsere Vorlage für deren Einführung von der Sihl in den Nordostbahnhof Zürich und anderseits diejenige für die Bahnstrecke Ziegelbrücke-Näfels die bundesräthliche Genehmigung erhalten haben. Dabei ist zu bemerken, daß die erstere dieser Vorlagen sich nur auf eine vorübergehende Anlage bezieht und daß erst mit dem Ausbau des Bahnhofes Zürich die Einmündung der linksufrigen Zürichseebahn, wie auch diejenige der übrigen Linien ihre bleibende Richtung erhalten wird. Da die Erweiterung des Bahnhofes Zürich, auf die wir an einer andern Stelle dieses Berichtes zurückkommen werden, eine längere Periode in Anspruch nehmen wird, so mußte für so lange durch die Anlage eines provisorischen Geleises Aushülfe geschaffen werden.

Aus den in unsern frühern Berichten bezeichneten Gründen sind auch in diesem Jahre die technischen Erhebungen und Arbeiten auf der Linie Thalweil-Zug noch nicht weiter geführt worden und haben wir auch die Konzessionsbewerbung für den auf zugerischem Gebiet liegenden Theil derselben einstweilen noch ruhen lassen.

Unser Finanzausweis für das Baukapital der linksufrigen Zürichseebahn von Zürich bis Ziegelbrücke erhielt am 8. Juni 1874, derjenige für den Rest der Bahn von Ziegelbrücke bis Näfels am 26. November 1874 die bundesräthliche Genehmigung.

Für die Eisenbahn Glarus-Linthal sind uns vom schweizerischen Bundesrathe die Fristen für die technischen und finanziellen Vorlagen und für den Beginn der Erdarbeiten je um 1 Jahr, d. h. bis 30. Januar beziehungsweise 31. Dezember 1876 erstreckt worden. Die ganz außergewöhnliche Inanspruchnahme unseres Baubureau durch die in Angriff genommenen Linien hat es als durchaus nothwendig erscheinen lassen, diejenigen Arbeiten, deren etwelche Hinausrückung thunlich ist, zu verschieben und hiedurch unsere Bauleitung einigermaßen zu entlasten.

Die Verhandlungen zum Zwecke der Erwerbung der Konzession für den auf großh. badischem Gebiete gelegenen Theil der Eisenbahn Bülach-Schaffhausen haben auch im Berichtsjahre zu keinem Resultate geführt und wir waren daher genöthigt, eine Verlängerung der in der bezüglichen schweizerischen Konzession festgesetzten Fristen zu verlangen, welche uns durch Bundesrathsbeschluß vom 12. Februar 1875 bewilligt worden ist.

Bekanntlich haben bei Anlaß der Verhandlungen über die Verbindung der Großh. Badischen Staatseisenbahn bei Konstanz mit der Linie Romanshorn-Kreuzlingen die badischen Delegirten mit Bezug auf weitere Anschlüsse beziehungsweise Verbindungen eine Erklärung (d. d. 10. Dezember 1870) abgegeben, welche für die badische Regierung verbindlich sein sollte, sobald der unter gleichem Datum zwischen derselben und dem schweizerischen Bundesrath abgeschlossene Vertrag über die Verbindung der Linie Romanshorn-Kreuzlingen mit der Badischen Staatsbahn bei Konstanz die beiderseitige Ratifikation erhalten haben werde. In dieser Erklärung ist hinsichtlich der Verbindung Bülach-Eglisau-Schaffhausen wörtlich gesagt:

„Auch diese Bahnverbindung wird die großh. badische Regierung im Hinblick auf Art. 37 des Vertrages „vom 27. Juli/11. August 1852 thunlichst befördern und dem von der schweizerischen Landesbehörde konzessionirt werdenden „Unternehmer, soweit die Bahn durch badisches Gebiet führt, die Konzession gleichfalls ertheilen. Zur Mitbenutzung des „Bahnhofes in Schaffhausen wird die großh. Regierung vorbehältlich einer Verständigung mit der hiebei be„theiligten Schweizerischen Nordostbahngesellschaft ihre Einwilligung geben."

Die beiderseitige Ratifikation des fraglichen Vertrags ist erfolgt, und somit ist auch die angeführte Erklärung der badischen Delegirten für die badische Regierung verbindlich geworden. Die Schweizerische Nordostbahngesellschaft hat von der schweizerischen Bundesbehörde die Konzession für die Linie Bülach-Schaffhausen auf Schweizergebiet erhalten und sich

sodann, soweit die Bahn durch badisches Gebiet führt, auch um die badische Konzession beworben, zu deren Ertheilung sich aber die großh. Regierung bis anhin nicht hat entschließen können.

In Folge von konferenziellen Verhandlungen zwischen schweizerischen und badischen Abgeordneten, welche im Mai 1874 stattgefunden haben, erklärte sich Baden zwar bereit, für die Linie Bülach-Schaffhausen den Anschluß zuzugestehen, verlangte aber von schweizerischer Seite eine verbindliche Zusage, daß auch die Bahn Beringen-Stühlingen erstellt und bis zur Eröffnung der Gotthardbahn die Abkürzung von Beringen in der Richtung nach Jestetten ausgeführt werde. Indem uns der Bundesrath hievon Kenntniß gab, richtete er die Anfrage an uns, ob und unter welchen Bedingungen wir uns dazu verstehen könnten, uns dem Standpunkte der großh. badischen Regierung anzubequemen. Hierauf ließen wir sowohl an die Bundesbehörde, als an das großh. badische Handelsministerium die Erklärung gelangen, daß wir uns zur Zeit nicht in der Lage befinden, für andere Eisenbahnkonzessionen, als für solche, zu deren Übernahme wir durch die Generalversammlung der Aktionäre ermächtigt worden sind, als Bewerber aufzutreten. Dabei erinnerten wir einerseits daran, daß ja für die Linie Stühlingen-Beringen bei den resp. Behörden ein selbständiger Bewerber aufgetreten sei, und anderseits hoben wir hervor, daß die Ausführung der Linie Bülach-Schaffhausen, welche für sich allein eine große Bedeutung für die zunächst betheiligte Landesgegend wie zur Förderung des deutsch-schweizerischen Verkehrs habe, für das künftige Zustandekommen der Eisenbahn Stühlingen-Beringen den besten Stützpunkt bilden dürfte. In Betreff der von Baden ferner verlangten direkten Verbindung in der Richtung nach Jestetten äußerten wir uns dahin, daß wir die Erstellung einer solchen Linie als eine offene Frage betrachten, welche je nach der Entwicklung der Verkehrsverhältnisse auf dem Wege späterer freier Vereinbarung ihre Erledigung finden werde.

Nach Abgabe dieser Erklärungen ruhten die Verhandlungen zwischen den Abordnungen der beiden Staaten bis auf die neueste Zeit, wo sie wieder aufgenommen wurden und am 21. Mai d. J. zu einem Vertragsabschluß geführt haben.

Die Publikation dieses Vertrags hat noch nicht stattgefunden. Wir glauben aber nach denjenigen Mittheilungen, welche bisanhin über dessen Inhalt in die Öffentlichkeit gelangt sind, zu unserer Befriedigung annehmen zu dürfen, daß, soweit dabei die Stellung der Nordostbahngesellschaft in Frage kam, der von uns oben bezeichnete Standpunkt, welchen wir unentwegt festhielten, vollständige Anerkennung gefunden hat.

Die Unterhandlungen, die mit dem Komite der Eisenbahn Bülach-Regensberg, beziehungsweise den Vertretern der Regierung von Zürich und der betheiligten Landesgegend gepflogen worden sind, in Folge unserer Anregung betreffend die Frage, welche Stellung die Unternehmung Bülach-Regensberg im Hinblick auf die Ausführung der Linie Bülach-Schaffhausen einzunehmen gedenke, deren wir schon in unserm vorjährigen Bericht erwähnten, haben bis anhin noch zu keiner sachbezüglichen Verständigung geführt.

Die Bundeskonzession für die Eisenbahn Dielsdorf-Niederweningen ist uns am 16. Juni 1874 ertheilt worden. In derselben ist der 1. Juli 1878 als Vollendungstermin festgesetzt.

Nachdem wir für die Eisenbahn Baden-Otelfingen-Niederglatt in den Besitz der Konzessionen gelangt waren, brachten wir zunächst die Baupläne für die Strecke Baden-Otelfingen bei dem Bundesrathe zur Vorlage, worauf wir von dem technischen Inspektorate der schweizerischen Eisenbahnen verständigt wurden, daß die Eisenbahngesellschaft Winterthur-Zofingen für ihre Bahnstrecke Otelfingen-Limmat bei Baden die gleiche Richtung wie wir einzuhalten gedenke und daß unter diesen Umständen sehr in Erwägung zu ziehen sei, ob nicht eine Verständigung betreffend die gemeinsame Ausführung dieser Bahnstrecke und namentlich des Limmatüberganges den beidseitigen Interessen entsprechen dürfte.

Unterhandlungen, in Folge dieser Anregung eingeleitet, bei welchen sich übrigens das Eisenbahndepartement seine eigenen Entschließungen in Sachen vorbehielt, führten am 9. Januar 1875 zum Abschluß eines Vertrages zwischen der Schweizerischen Nordostbahn- und der Eisenbahngesellschaft Winterthur-Zofingen, aus dem wir nachfolgend die wesentlichsten Stipulationen anführen:

Die Schweizerische Nordostbahngesellschaft wird auf Grund ihrer Pläne und in Anwendung ihrer Normalien für den Unterbau, Oberbau und Hochbau, die Ausführungspläne und die bezüglichen Kostenvoranschläge für die Eisenbahnstrecke Baden-Otelfingen und die betreffenden Stationen aufstellen und der Eisenbahngesellschaft Winterthur-Zofingen mittheilen, um ihr dadurch Gelegenheit zu geben, sich über dieselben auszusprechen. In gleicher Weise wird die Schweizerische Nordostbahngesellschaft den Plan und Kostenvoranschlag für den Limmatübergang bei Baden feststellen, wobei angenommen ist, daß sämmtliche Brückengeleise auf das gleiche Niveau zu bringen sind.

Die Schweizerische Nordostbahngesellschaft besorgt nach Maßgabe der festgestellten Pläne die Grunderwerbung, sowie die Leitung und Ausführung des Baues sämmtlicher Bauobjekte.

Sie wird, unvorhergesehene Schwierigkeiten, höhere Gewalt und außerordentliche politische Ereignisse vorbehalten, sowie die rechtzeitige Erfüllung der von der Gesellschaft Winterthur-Zofingen übernommenen Zahlungsverpflichtungen vorausgesetzt, die Eisenbahnstrecke, welche den Gegenstand dieses Vertrages bildet, nebst Zugehörden bis Ende des Jahres 1876 betriebsfähig herstellen. Im Falle Eintretens von Bauhindernissen der erwähnten Art bleiben die Fristerstreckungsbeschlüsse der Bundesbehörden vorbehalten.

Nach Vollendung sämmtlicher Bauten wird die Gesellschaft der Schweizerischen Nordostbahn der Eisenbahngesellschaft Winterthur-Zofingen eine mit den nöthigen Nachweisen versehene Baurechnung vorlegen.

Der Eisenbahngesellschaft Winterthur-Zofingen liegen folgende Leistungen ob:

a. An die Anlagekosten der Bahnstrecke der Nordostbahn von Profil 0 + 860 Meter bis zur Limmatbrücke, die Erstellung der Böschungskegel jedoch noch inbegriffen, zusammengerechnet mit denjenigen der Bahnstrecke der Eisenbahn Winterthur-Zofingen vom westlichen Widerlager der an der Linie Wettingen-Baden nach Plan zu erstellenden schiefen Durchfahrt bis zur Limmatbrücke wie oben bezeichnet, hat sie 85 Prozent beizutragen. Dabei ist verstanden, daß jede der kontrahirenden Gesellschaften jeweils die zur Legung des Oberbaues auf den ihnen zufallenden Bahnstrecken nöthigen Schienen und Befestigungsmittel nach ihren resp. Normalien, ohne hiefür etwas in Rechnung zu bringen, zu liefern hat. Die Eisenbahngesellschaft Winterthur-Zofingen hat von dem aus ihren westlich gelegenen Einschnitten sich ergebenden Füllmaterial mindestens dreißigtausend Kubikmeter in die Dammanlage zwischen dem mehrerwähnten westlichen Widerlager der schiefen Durchfahrt und der Limmatbrücke unentgeltlich zu bringen, immerhin in der Meinung, daß ihr von der gemeinschaftlichen Bauunternehmung 50 % der Selbstkosten für den Transport ersetzt werden.

   Unabhängig von den übrigen Bauten der Eisenbahngesellschaft Winterthur-Zofingen sind diese Einschnitte von derselben in Angriff zu nehmen und ist das Füllmaterial nach Anordnung der Bauverwaltung der Nordostbahn auf die Baustelle zu liefern, sobald diese Gesellschaft ihrerseits die Bauten auf diesem Theile der Eisenbahnstrecke Baden-Otelfingen beginnt. Immerhin ist dabei vorausgesetzt, daß dadurch die Inangriffnahme und der Fortgang des Baues der Eisenbahn Winterthur-Zofingen nicht beeinträchtigt werden.

b. An die Anlagekosten der Limmatbrücke, Pfeiler und Widerlager inbegriffen, nicht jedoch die Böschungskegel, welche in den angrenzenden Abtheilungen verrechnet werden, hat die Eisenbahngesellschaft Winterthur-Zofingen einen Beitrag von 35 Prozent zu leisten, welcher Beitrag auch die Entschädigung dafür, daß die Schweizerische Nordostbahngesellschaft das Visir ihrer Geleise zu erhöhen hat, in sich schließt.

c. An die Anlagekosten der Station Wettingen trägt die Eisenbahngesellschaft Winterthur-Zofingen ebenfalls 35 Prozent bei, in der Meinung jedoch, daß in die Berechnung dieser Anlagekosten diejenigen Verwendungen nicht aufzunehmen sind, welche die Schweizerische Nordostbahngesellschaft auf dem im Plane diesbezüglich bezeichneten Theil des Stationsplanums für Oberbau, mechanische Anlagen, Hochbauten und andere nur ihren Zwecken dienende Einrichtungen machen wird.

d. An die Anlagekosten der Bahnlinie Wettingen-Otelfingen (Profil 2 + 333 bis Profil 8 + 653) incl. Anlagekosten für die Stationen Würenlos und Otelfingen hat die Eisenbahngesellschaft Winterthur-Zofingen vorab Fr. 40,000 zu leisten und sodann von der nach Abzug dieses Betrages verbleibenden Summe die Hälfte als ihr weiteres Kostenbetreffniß zu übernehmen.

Vermittels dieser Leistungen erwirbt die Eisenbahngesellschaft Winterthur-Zofingen mit Bezug auf die Eisenbahnstrecke, welche den Gegenstand dieses Vertrages bildet, folgende Rechte:

a. Das Eigenthumsrecht an der Bahnstrecke auf dem linken Limmatufer von der schon erwähnten schiefen Durchfahrt an der Zürich-Badener Linie bis zur Limmatbrücke, wie solches auf dem Plan angegeben ist;

b. Das Eigenthumsrecht an dem einspurigen Brückengeleise des Limmatüberganges, wie solches im Plane ebenfalls bezeichnet ist, mit demjenigen Theil der Widerlager und Pfeiler, der sich auf gleicher Seite befindet;

c. Das Eigenthumsrecht an der Hälfte des Bahnkörpers, der sich zwischen den Stationen Wettingen-Würenlos und Würenlos-Otelfingen oder zwischen den Profilen 2 + 333 bis 5 + 577 und 6 + 76 bis 8 + 39 befindet und zwar in der Meinung, daß der von der Bahnaxe südlich gelegene Theil ins Eigenthum der Eisenbahngesellschaft Winterthur-Zofingen übergeht;

d. Das Mitbenutzungsrecht desjenigen Theils der Station Wettingen, welcher der gemeinschaftlichen Benutzung durch die Gesellschaften der Schweizerischen Nordostbahn und der Eisenbahn Winterthur-Zofingen zu dienen hat;

e. Das Mitbenutzungsrecht der Stationen Würenlos und Otelfingen.

Das in vorstehenden lit. d und e stipulirte Mitbenutzungsrecht der Eisenbahngesellschaft Winterthur-Zofingen ist ein für die Schweizerische Nordostbahngesellschaft beziehungsweise ihre Rechtsnachfolger für die ganze Dauer ihrer Konzession, d. h. bis zum 23. Dezember 1957, verbindliches.

Hinwieder übernimmt die Eisenbahngesellschaft Winterthur-Zofingen die ihr gemäß dem gegenwärtigen Vertrag obliegenden Verpflichtungen auf die gleiche Zeitdauer in einer für sie selbst und ihre Rechtsnachfolger verbindlichen Weise.

Der Betrieb auf der Bahnstrecke Wettingen-Otelfingen wird doppelspurig ausgeführt.

Jede der kontrahirenden Gesellschaften wird ihre Züge technisch selbständig über diese Bahnstrecke fahren lassen.

Die Feststellung der Fahrtenpläne auf der doppelspurig betriebenen Bahnstrecke Wettingen-Otelfingen findet im gegenseitigen Einverständniß statt. Alle Anordnungen, welche sich auf die Durchführung der vereinbarten Fahrordnungen, sowie auf die Ausführung allfälliger Extrazüge beziehen, gehen von der Betriebsverwaltung der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft aus, welcher überhaupt die Leitung und Überwachung des Fahrdienstes übertragen ist.

Der in solcher Weise abgeschlossene Vertrag wurde von den beidseitigen Verwaltungsräthen genehmigt und wir fügen hier nur noch bei, daß in demselben auch die gegenseitigen Beziehungen betreffend den Unterhalt der Bahn, deren Bewachung, die Besorgung des Dienstes auf den Stationen, die Haftbarkeit u. s. w. in einer Weise geordnet wurden, welche den in solchen Fällen in der Regel zur Anwendung kommenden Grundsätzen entspricht und uns daher zu keinen weitern Ausführungen Veranlassung gibt.

Dagegen haben wir hier noch der Rückwirkung zu erwähnen, welche die Ausführung der Eisenbahn Baden-Niederglatt auf unsere Hauptlinie Zürich-Baden ausübt. Wenn unsere einspurige Bahn Niederglatt-Baden in Baden mit unserer

Stammlinie hätte verbunden werden wollen, so hätte dieser Anschluß nur in der Weise stattfinden können, daß jene sich auf der östlichen Seite des Tunnels an die Hauptlinie Zürich-Baden angeschlossen hätte und mittels eines dritten Geleises in den Bahnhof Baden eingeführt worden wäre. Dieser letztere hätte, um als Anschluß- und Auswechslungsstation dienen zu können, sehr vergrößert werden müssen. Aber abgesehen davon, daß eine ausreichende Vergrößerung der Station Baden sich bei den gegebenen technischen und lokalen Verhältnissen als nahezu unmöglich darstellte, würde die Erweiterung der Station, soweit sie überhaupt thunlich war, und die Anlage des dritten Tunnelgeleises sehr erhebliche Kosten veranlaßt haben. Unter diesen Umständen hatten wir zu erwägen, ob sich nicht eine zweckmäßigere Lösung finden lasse. Als eine solche ergab sich nach sorgfältiger Prüfung die Verlegung eines Theils der Hauptlinie, nämlich der Bahnstrecke von Baden bis gegen Neuenhof, auf das rechte Limmatufer und die Bestimmung der Station Wettingen als Anschluß- und Auswechslungsstation. Diese Kombination mußte sich um so mehr empfehlen, als einerseits das Plateau von Wettingen sich vortrefflich für eine ausgedehntere Stationsanlage eignet, und als anderseits dadurch die schon längst als wünschbar anerkannte Beseitigung der Kurven auf dem linken Limmatufer bei Wettingen ermöglicht wird. Bedenken finanzieller Natur konnten nicht in die Waagschale fallen, da durch die Ersparnisse, welche durch den gemeinsamen Bau der Bahnstrecke Otelfingen-Baden erzielt werden, die Verlegungskosten der Hauptbahn und die Anlage des zweiten Limmatübergangs gedeckt werden.

Es erübrigt uns nur noch beizufügen, daß die Hauptlinie Zürich-Baden in ihrem Durchgang durch die Station Wettingen von der Linie Winterthur-Zofingen in keiner Weise berührt und daß somit der Betrieb der Schweizerischen Nordostbahn auch in der Folge auf dieser Hauptverkehrsader ein absolut unabhängiger und selbständiger sein wird.

In Folge des Vertragsabschlusses mit der Eisenbahngesellschaft Winterthur-Zofingen sind die Pläne für Otelfingen-Baden, welche wir dem Bundesrathe zur Genehmigung eingereicht hatten, zum größeren Theil hinfällig geworden, und es mußten neue Vorlagen auf Grund des Vertrages in Bearbeitung genommen werden. Als weitere Konsequenz ergab sich für uns die Nothwendigkeit einer Fristverlängerung, welche uns auch vom Bundesrathe in der Weise eingeräumt worden ist, daß für die ganze Linie Niederglatt-Baden die technischen und finanziellen Vorlagen bis spätestens den 31. Juli 1875 zu erfolgen und die Erdarbeiten bis dahin zu beginnen haben. Der Auflage betreffend die Vorlage der Pläne sind wir inzwischen bereits unter dem 27. Februar und 13. April d. J. nachgekommen.

Ein Ansinnen des Gemeinderathes Baden, dahin gehend, daß an der Limmatbrücke bei Baden auch ein Fußgängersteg angebracht werden möchte, haben wir in dem Sinne erwiedert, daß ein solcher für die Zwecke und Bedürfnisse des Bahndienstes irgend welche Bedeutung nicht habe, daß wir aber unter Vorbehalt der nöthigen technischen Kautelen gleichwol geneigt seien, die dortige Eisenbahnbrücke entsprechend zu konstruiren, sofern uns für die dadurch verursachten, voraussichtlich nicht unerheblichen Mehrkosten Ersatz geleistet werde.

Die technischen Vorarbeiten für die rechtufrige Zürichseebahn sind auf der ganzen Linie eifrig betrieben worden, konnten aber zu einem vollständigen Abschluß noch nicht gebracht werden. Nur für die Strecke Rämistraße-Stadelhofen-Tiefenbrunnen konnte die Auflage der Katasterpläne innert der konzessionsgemäßen Frist erfolgen. Auf dieser Strecke wurden dann auch die Arbeiten in Angriff genommen, jedoch unter entsprechender Mittheilung an das Gründungskomite und an den Stadtrath von Zürich wieder sistirt, als durch den letztern das Begehren gestellt worden war, daß der Tunnel zweispurig ausgeführt werden solle. Diese Sistirung mußte, obschon die genannte Behörde ihrem Begehren nachträglich bloß die Bedeutung einer unverbindlichen Anregung bei den für Genehmigung der Baupläne kompetenten Oberbehörden beilegte, doch fortdauern, bis letztere ihren Entscheid gefällt hatten, der erst in jüngster Zeit erfolgte. Für die Baute selbst hatte dies übrigens den Vortheil, daß mittlerweile auch für die Zugsrichtung von der Rämistraße bis

zum Bahnhof Zürich die Erhebungen und Vorarbeiten ihren Abschluß soweit finden konnten, um für die bezeichnete Bahnstrecke die Auflage der Katasterpläne zum Zwecke der Grunderwerbung eintreten lassen zu können. Nicht soweit ist dagegen die Bearbeitung der Katasterpläne für die Linie Tiefenbrunnen-Rapperswil gediehen, wo die Frage, ob die Linie mehr längs des Sees gezogen, oder aber etwas höher an die Lehnen des rechten Seeufers verlegt werden soll, unter allen Gesichtspunkten das sorgfältigste Studium erheischt.

Bei dieser Sachlage haben wir im Dezember v. Js. an die Bundesversammlung das Gesuch gerichtet, die für den Beginn der Erdarbeiten und die Leistung des Finanzausweises festgesetzte Frist für den auf dem Gebiet des Kantons Zürich gelegenen Theil der rechtufrigen Zürichseebahn in gleicher Weise wie für den auf st. gallischem Gebiet gelegenen Theil zu bestimmen und sie also bis zum 31. Dezember 1875 zu erstrecken. Diesem Gesuch ist durch Bundesbeschluß vom 23. Dezember 1874 entsprochen worden. Die Baupläne für die Bahnstrecke vom Bahnhof Zürich bis Tiefenbrunnen sind mittlerweile dem Bundesrathe zum Zwecke der hoheitlichen Genehmigung unterbreitet worden.

Die Eisenbahnunternehmung Effretikon-Wetzikon-Hinweil hat sich als selbständige Unternehmung konstituirt und organisirt und wir stehen zu derselben, abgesehen von unserer finanziellen Betheiligung, vorerst nur in soweit in nähern Beziehungen, als wir die Bauleitung und die administrative Geschäftsbesorgung während der Bauzeit übernommen haben. Im Übrigen verweisen wir auf die, diese Unternehmung betreffende, unserm Berichte angefügte Rechnung.

Ebenso hat sich auch die Eisenbahnunternehmung Sulgen-Bischofszell-Goßau definitiv konstituirt. Der mit ihr abgeschlossene Betriebsvertrag, über den wir schon letztes Jahr berichtet haben, hat unter dem 13. März 1875 die Genehmigung der Bundesversammlung erhalten.

Was die aargauischen Seitenbahnen betrifft, so hat sich die in unserm vorjährigen Bericht angeführte Situation wesentlich nicht geändert. Wir haben, soweit es sich um die Wynenthalbahn handelt, gemäß dem Wunsche des betreffenden Komite der betheiligten Landesgegend bis zum 31. Dezember d. J. Zeit gegeben, sich über die Annahme der mit dem Komite vereinbarten Bedingungen auszusprechen. Sofern die Annahme erfolgen wird, werden sich auch noch die Verwaltungsräthe der Schweizerischen Zentralbahn und der Schweizerischen Nordostbahn abschließlich in Betreff des fraglichen Vertrages zu entscheiden haben.

Die Eisenbahnunternehmung Wohlen-Bremgarten ist im Berichtsjahre auf Grundlage der im letztjährigen Berichte angeführten Bedingungen aus dem Stadium der Projektion und Vorbereitung in dasjenige der Bauausführung übergegangen, welche der Schweizerischen Zentralbahngesellschaft übertragen wurde. Die Konzessionsertheilung durch die Bundesversammlung ist am 16. Juni 1874 erfolgt und am 23. Dezember gl. J. die Frist für Einreichung der vorschriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst Statuten bis zum 1. Februar 1875 verlängert worden.

Nachdem im Berichtsjahre die technischen Erhebungen für die Eisenbahn Etzweilen-Schaffhausen zu Ende geführt waren, konnten mit dem Gründungskomite für diese Bahn beziehungsweise mit der betheiligten Landesgegend die noch

pendenten Unterhandlungen wieder aufgenommen werden. Diese führten zum Abschluß eines förmlichen Vertrags auf Grund der Vereinbarung vom 15. Februar 1873 und, dieser entsprechend, sodann auch zu einer Verständigung betreffend das Trace, sowie zur Feststellung der Statuten der für diese Unternehmung zu bildenden Gesellschaft, in deren Behörden die Schweizerische Nordostbahngesellschaft die ihr vertraglich zugesicherte Vertretung haben wird.

Es ist noch Sache des betreffenden Gründungskomite, die Übertragung der von ihm erworbenen Konzessionen für die auf dem Gebiete der Kantone Zürich und Thurgau gelegenen Theile der Bahn zu veranlassen, während die Konzession für die Bahnstrecke auf dem Gebiete des Kantons Schaffhausen durch die neu gebildete Gesellschaft zu erwerben sein wird.

Auf den Wunsch der Eisenbahnunternehmung Wädensweil-Einsiedeln und unter Zustimmung des Verwaltungsrathes unserer Gesellschaft haben wir die Bau- und Betriebsleitung dieser Unternehmung und zwar im Wesentlichen auf Grund der nachfolgenden Bestimmungen übernommen:

Die Pläne für den Bau der Eisenbahn Wädensweil-Einsiedeln mit Oberbau nach dem System Wetli, beziehungsweise für die Vollendung dieser Bahn, nebst den bezüglichen Kostenvoranschlägen werden von der Direktion dieser Eisenbahnunternehmung herwärtiger Direktion zugestellt und sind für die Bauausführung der bezeichneten Eisenbahn maßgebend, immerhin in der Meinung, daß diejenigen Bemerkungen, welche die Direktion der Nordostbahn mit Bezug auf die Anlage und Einrichtung der Stationen zu machen Veranlassung nehmen sollte, thunlichst berücksichtigt werden sollen.

Die Anordnung und Leitung des Baues der erwähnten Eisenbahn Namens und in Folge dessen für Rechnung und Gefahr der Eisenbahngesellschaft Wädensweil-Einsiedeln nach Maßgabe der Baupläne und Voranschläge ist Sache der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft.

Die Bauausführung ist, unvorhergesehene technische Schwierigkeiten vorbehalten, in der Art zu fördern, daß die Betriebseröffnung spätestens auf den 1. Juni 1876 erfolgen kann.

Der Eisenbahngesellschaft Wädensweil-Einsiedeln liegt die Beschaffung des gesammten noch erforderlichen Anlagekapitals ob, welches laut Kostenvoranschlag auf Fr. 2,680,000 berechnet ist, und es hat deren Direktion für dasselbe der Nordostbahndirektion vor Beginn des Baues den Finanzausweis zu leisten. Sollten die wirklichen Anlagekosten unter Zurechnung eines entsprechenden Betrages für die Nacharbeiten an der Bahn während der ersten 12 Monate nach eröffnetem Betrieb den Betrag des Voranschlages nicht erreichen, so ist die Eisenbahngesellschaft Wädensweil-Einsiedeln berechtigt, ihr Aktien- oder Obligationskapital entsprechend zu vermindern. Hinwieder ist sie verpflichtet, den sich ergebenden Mehrbedarf an Anlagekapital zu beschaffen und nachzuweisen, wenn in Folge unvorhergesehener Umstände oder in Folge von diesbezüglichen Beschlüssen oder unzureichender Voranschläge das Aktienkapital überschritten werden sollte.

Die Schweizerische Nordostbahngesellschaft wird der genannten Eisenbahngesellschaft für die Bauleitung und die gesammte administrative Verwaltung während der Bauzeit nur ihre effektiven Selbstkosten berechnen und auch diese nur insoweit, als die bezüglichen Ausgaben ausschließlich für die Eisenbahnunternehmung Wädensweil-Einsiedeln erfolgen; Ausgaben, welche für die Nordostbahn und die genannte Eisenbahnunternehmung gemeinschaftlich, und ohne daß sich die auf jede dieser beiden Bahnen entfallende Quote nachweislich ausscheiden ließe (Zentralverwaltung, technisches Zentralbureau u. dgl.), erlaufen, werden demnach der Eisenbahngesellschaft Wädensweil-Einsiedeln nicht in Rechnung gebracht.

Die Schweizerische Nordostbahngesellschaft übernimmt Namens und in Folge dessen auf Rechnung und Gefahr der Eisenbahnunternehmung Wädensweil-Einsiedeln die gesammte Leitung und Verwaltung des Betriebes, und es liegen ihr somit alle und jede daherigen Verrichtungen ob, welche immer es auch sein mögen. Bei allen diesen Verrichtungen verfährt die Schweizerische Nordostbahngesellschaft nach Mitgabe der Konzession und der Gesetze und Vorschriften des Bundes, im Übrigen aber nach freiem besten Ermessen.

Sollte in Folge der Anwendung des Wetli'schen Spezialsystems den Vorschriften der Konzession nicht in allen Theilen Folge gegeben werden können, so ist es Sache der Eisenbahngesellschaft Wädensweil-Einsiedeln, bei den kompetenten Behörden die nöthigen Konzessionsabänderungen zu erwirken.

Die Schweizerische Nordostbahngesellschaft übernimmt ferner den Unterhalt der Eisenbahn Wädensweil-Einsiedeln nebst allen Zubehörden auf Rechnung und Gefahr dieser Eisenbahnunternehmung.

Die Schweizerische Nordostbahngesellschaft wird für den Dienst der Eisenbahn Wädensweil-Einsiedeln die erforderliche Zahl von Lokomotiven anschaffen und gegen eine jährliche Entschädigung von 10 Prozent für Zins und Amortisation auf der Eisenbahn Wädensweil-Einsiedeln in den Betrieb stellen.

Für die von ihr zu liefernden Wagen hat die Schweizerische Nordostbahngesellschaft eine zu vereinbarende, den technischen Verhältnissen der Linie Wädensweil-Einsiedeln entsprechende Entschädigung für Unterhalt, Verzinsung und Amortisation zu beziehen; die diesbezügliche Vereinbarung hat jedenfalls vor Eröffnung der fraglichen Eisenbahn zu erfolgen.

Bis zum 31. Dezember 1878 wird die Schweizerische Nordostbahngesellschaft, abgesehen von den vorhin erwähnten Entschädigungen, der Eisenbahnunternehmung Wädensweil-Einsiedeln für die Besorgung des gesammten Betriebsdienstes und des Unterhalts der bezeichneten Linie, wobei auch die Reparatur und der Unterhalt der zum Betriebe derselben verwendeten Lokomotiven inbegriffen ist, alle diejenigen Ausgaben in Rechnung bringen, welche durch den Betrieb und Unterhalt der genannten Eisenbahn veranlaßt werden; dagegen wird sie für diejenigen Leistungen, welche in den Geschäftskreis ihrer eigenen Zentralverwaltung fallen, eine Entschädigung nicht beanspruchen. Vom 1. Januar 1879 an hat die Entschädigung der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft durch die Eisenbahngesellschaft Wädensweil-Einsiedeln in der Weise zu erfolgen, daß die erstere für ihre sämmtlichen Leistungen zum Zwecke des Betriebs und Unterhalts der Eisenbahn Wädensweil-Einsiedeln vollen Ersatz findet.

Der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft liegt gegenüber Ansprüchen jeder Art, welche in Folge des Baues oder des Betriebes der Eisenbahn Wädensweil-Einsiedeln von Dritten erhoben werden könnten, keinerlei Haftpflicht ob; Entschädigungen, welche in Folge solcher Ansprüche geleistet werden müssen, sind der bezeichneten Eisenbahnunternehmung beziehungsweise der Bau- oder Betriebsrechnung derselben zu belasten. Dagegen wird die Schweizerische Nordostbahngesellschaft der Eisenbahngesellschaft Wädensweil-Einsiedeln für diejenigen Beträge Rechnung halten, welche in Folge des Rückgriffs auf allfällige fehlbare Beamte und Angestellte oder dritte Personen erhältlich gemacht werden können.

In den nachstehend bezeichneten Fällen, beziehungsweise für die nachstehend bezeichneten Gegenstände wird die Nordostbahndirektion die Zustimmung der Gesellschaftsorgane der Eisenbahnunternehmung Wädensweil-Einsiedeln einholen:

A. Mit Bezug auf den Bau:

1. Für alle auf den Bau bezüglichen Verträge, welche den Betrag von Fr. 50,000 erreichen resp. überschreiten;
2. Für alle Ausgaben, welche im Voranschlage nicht vorgesehen sind oder denselben überschreiten, sofern die bezügliche Mehrausgabe den Betrag von Fr 15,000 übersteigt.

B. Mit Bezug auf den Betrieb:

1. Für die auf der Eisenbahn Wädensweil-Einsiedeln in Anwendung zu bringenden Tarifnormen für den Personen- und Güterverkehr, abgesehen von einschlägigen Anordnungen, welche einen mehr vorübergehenden Charakter haben;
2. Für die Zahl der täglichen, fahrplanmäßig auszuführenden Züge;
3. Für das in Anwendung zu bringende Wagenklassensystem;
4. Für die jeweiligen Fahrtenpläne, immerhin in der Meinung, daß dabei auf thunlichste Ausnützung des Fahrmaterials gebührende Rücksicht zu nehmen ist.

Je auf Schluß des Kalenderjahres, das erste Mal auf Schluß desjenigen, in welchem der Betrieb begonnen hat, wird die Nordostbahndirektion der Eisenbahngesellschaft Wädensweil-Einsiedeln über die auf dieser Eisenbahn erzielten unmittelbaren und mittelbaren Einnahmen, sowie über alle von jener für Rechnung der fraglichen Eisenbahnunternehmung bestrittenen Ausgaben genaue Rechnung stellen. Dabei hat es die Meinung, daß die sämmtlichen Einnahmen zunächst zur Deckung der von der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft gemachten Ausgaben, beziehungsweise der ihr nach Maßgabe des gegenwärtigen Vertrages zukommenden Entschädigungen verwendet werden. Sollten die von der Nordostbahnverwaltung für Rechnung der Gesellschaft Wädensweil-Einsiedeln bezogenen Einnahmen zur Deckung ihrer Ausgaben nicht ausreichen, so wird die letztere Gesellschaft die Differenz jeweils begleichen.

Der Vertrag ist auf die Dauer von 6 Jahren abgeschlossen. Er tritt aber nur in Kraft:

a. wenn innerhalb zwei Monaten, vom Datum des Vertragsabschlusses an gerechnet, der Finanzausweis von der Eisenbahngesellschaft Wädensweil-Einsiedeln geleistet wird und

b. innerhalb der gleichen Frist die Gemeinden Wädensweil und Einsiedeln sich mit dem Vertrag einverstanden erklärt und dem entsprechend die solidarische Haftbarkeit für die Erfüllung der vertragsgemäß der Eisenbahnunternehmung Wädensweil-Einsiedeln obliegenden Verbindlichkeiten übernommen haben werden.

Der Vertrag wird hinfällig, wenn es sich wider Erwarten nach eröffnetem Betrieb herausstellen würde, daß das zur Anwendung gebrachte Bau- und Betriebssystem einen regelmäßigen und sichern Betrieb nicht ermöglicht, und eine Vereinbarung über Anwendung eines andern Systems nicht zu Stande kommen sollte.

Die Eisenbahngesellschaft Wädensweil-Einsiedeln hat vor Allem Werth darauf gelegt, die Leitung des Baues und Betriebes dieser Linie in der Hand unserer Verwaltung zu wissen, und hierin lag für sie, wie für die an ihrer Unternehmung betheiligten Gemeinden der Hauptbestimmungsgrund für den Abschluß des Vertrages. Abgesehen hievon, werden von unserer Gesellschaft mit Bezug auf die Kosten der Zentralverwaltung und auf die Beschaffung des Betriebsmaterials Leistungen übernommen, zu denen wir uns namentlich durch die Erwägung, daß die Eisenbahn Wädensweil-Einsiedeln unserer Hauptlinie eine gewisse Verkehrsvermehrung zuführen werde, bestimmen ließen. Im Übrigen bedürfen die oben angeführten Vertragsbestimmungen wohl keines weitern Kommentars.

Wir fügen nur noch bei, daß der Vertrag sowohl die Ratifikation der Gesellschaftsbehörden der Eisenbahn Wädensweil-Einsiedeln als auch die Zustimmung der Gemeinde-, beziehungsweise Bezirksversammlungen von Wädensweil und Einsiedeln erhalten hat.

An dieser Stelle wollen wir nicht unerwähnt lassen, daß auch im abgelaufenen Jahre mehrfache Anregungen und Gesuche zu dem Ende an uns gelangt sind, um eine Mitbetheiligung unserer Gesellschaft an weiteren neuen Eisenbahn-Projekten zu veranlassen. Wir haben alle diese Anregungen ohne Ausnahme ablehnen zu sollen geglaubt, von der Ansicht geleitet, daß die Nordostbahn durch den Ausbau derjenigen Linien, zu welchen Sie uns bis anhin ermächtigt haben, in einem Maße entwickelt und vervollständigt werde, welche sie vollkommen befähigen dürfte, nicht nur allen begründeten Bedürfnissen des Verkehrs nach seinen wesentlichen Richtungen gerecht zu werden, sondern auch den in der Folge etwa auftretenden Konkurrenzverhältnissen in wirksamer Weise entgegenzutreten.

Während wir es auf diese Weise vermieden haben, die Schweizerische Nordostbahngesellschaft bei neuen Unternehmungen finanziell zu engagiren, wird es uns anderseits durch die Fristverlängerungen, deren wir in unserer vorhergehenden Berichterstattung zu erwähnen die Ehre hatten und die übrigens je im einzelnen Fall ihre vollständige Begründung in den gegebenen thatsächlichen Verhältnissen gefunden haben, möglich gemacht, die Ausführung der beschlossenen neuen Linien auf Grund gehörig vorbereiteter Pläne ins Werk zu setzen und auch die Beschaffung der dafür noch erforderlichen Kapitalien auf eine Reihe von Jahren zu vertheilen.

Glaubten wir, die soeben erwähnte Zurückhaltung in Betreff neuer Eisenbahnprojekte beobachten zu sollen, so erachteten wir es hinwieder der Stellung der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft durchaus entsprechend, mit Bezug auf die Transportanstalt, welche bisher den Verkehr der beiden Zürichseeufer bedient hat, einen andern Standpunkt einzunehmen. Besprechungen, welche zwischen uns und der Direktion der Dampfschiffgesellschaft für den Zürichsee über die künftigen gegenseitigen Beziehungen gepflogen worden, führten uns zu der Überzeugung, daß es sehr schwer sein werde, die eintretenden Konkurrenzverhältnisse in befriedigender Weise zu ordnen, und wenn wir auch keinen Zweifel darüber hatten, daß die Bahnunternehmung in ihrer Wirksamkeit durch die selbständige Fortdauer der genannten Gesellschaft nicht allzusehr beeinträchtigt werden könnte, fanden wir doch wünschbarer, eine gegenseitig unterstützende Thätigkeit der beiden Transportanstalten anzubahnen, statt einen weder ihnen noch den Anwohnern des Zürichsees dauernde Vortheile versprechenden Konkurrenzkrieg herbeizuführen. Hiedurch geleitet traten wir auf Verkaufsanträge betreffend die Dampfschiffe und die dazu gehörenden Einrichtungen und Zubehörden ein und beantragten dem Verwaltungsrath unserer Gesellschaft den Ankauf dieser Objekte unter folgenden Bedingungen:

Die Dampfschiffgesellschaft für den Zürichsee verkauft der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft die nachstehend bezeichneten ihr angehörenden Objekte, nämlich:

1. ihren sämmtlichen Besitz an Immobilien gemäß Inventar;
2. ihre 13 Dampfboote;
3. ihr gesammtes Waarenschiffsmaterial auf Grund des durch Inventar am 31. Dezember 1874 sich ergebenden Bestandes;
4. ihr gesammtes Mobiliar, ebenfalls nach dem auf den 31. Dezember 1874 sich ergebenden Bestand.

Die genannte Dampfschiffgesellschaft tritt ferner alle ihr zustehenden Rechte aus dem mit den Herren Escher Wyß & Cie. unterm 5. März 1874 abgeschlossenen Vertrag betreffend die Lieferung eines Salondampfers an die Schweizerische Nordostbahngesellschaft in der Meinung ab, daß dieser Salondampfer in das Eigenthum der letztern übergeht; die Dampfschiffgesellschaft leistet der Käuferin den Nachweis, daß der Lieferant hiemit einverstanden und daß derselbe von der ersteren für den vollen Betrag der vertragsgemäßen Lieferungssumme befriedigt worden ist.

Als Gegenwerth für die von ihr erworbenen oben angeführten Objekte übergibt die Käuferin der Dampfschiffgesellschaft für den Zürichsee 2300 liberirte, auf den Inhaber lautende Nordostbahn-Aktien mit Dividendengenuß vom 1. Januar 1875 an.

Der Verwaltungsrath der Schweizerischen Nordostbahn genehmigte den Vertrag, indem er den vorliegenden Fall, gleich wie frühere Anschaffungen von Dampfschiffen, auf Grund von § 29 Ziff. 2 der Statuten definitiv erledigte.

Bekanntlich bietet nach der Ansicht der schweizerischen Geologen die Gegend des Bezirkes Rheinfelden in der Schweiz fast einzig die Hoffnung, die wirkliche Steinkohlenformation in einer erreichbaren Tiefe aufzufinden; unter den Auspizien der Aargauischen Bank, welche vom Kanton Aargau die ausschließliche Konzession erwarb, auf dem Gebiete des genannten Bezirkes nach Steinkohlen zu bohren und die allfällig entdeckten Kohlenlager auszubeuten, ist eine Schweizerische Steinkohlenbohrgesellschaft mit einem Kapital von Fr. 600,000 gegründet worden, mit dem Zwecke, diese Konzession auszuführen und zu dem Ende zunächst einige Bohrversuche vorzunehmen. Stößt die Bohrgesellschaft auf ein Kohlenlager, so haben ihre Aktionäre das Vorzugsrecht auf die Aktien der zur Bebauung des Lagers zu gründenden Steinkohlenausbeutungsgesellschaft.

Es ist zwar gegründete Aussicht vorhanden, daß das für die Bohrunternehmung fixirte Aktienkapital zur Erreichung des zunächst vorgesteckten Ziels, d. h. voller Gewißheit über das Vorhandensein oder Nichtvorhandensein von bauwürdigen Kohlenlagern, nur theilweise in Anspruch genommen werden wird; allein die Gründer haben sich auf den Standpunkt gestellt, eine Gesellschaft zu bilden, deren Kapital auch unter den schwierigsten Voraussetzungen Gewähr bietet, daß die für die wirthschaftliche Wohlfahrt unseres Landes so hochwichtige Frage ihre vollständige Lösung finden kann.

Die Aargauische Bank übernahm von vorneherein Fr. 240,000 in Aktien der Bohrgesellschaft und wandte sich für die weitere Beschaffung des Aktienkapitals an Privaten und Industrielle und ganz besonders an mehrere schweizerische Eisenbahngesellschaften, welche sich von der für sie so bedeutungsvollen Unternehmung nicht fern halten konnten. Gleich den Gesellschaften der Gotthardbahn und der Schweizerischen Zentralbahn erklärten wir uns daher Namens der Nordostbahngesellschaft zur Übernahme von Aktien im Betrage von Fr. 50,000 bereit.

Die Gesellschaft hat sich konstituirt und die Vorbereitungen für den ersten Bohrversuch haben bereits begonnen.

II. Verhältnisse zu andern Eisenbahnunternehmungen.

Auch im Jahr 1874 war die Vereinigung schweizerischer Eisenbahnverwaltungen wiederholt in der Lage, gegenüber den Bundesbehörden rücksichtlich beabsichtigter gesetzgeberischer und administrativer Erlasse und deren Vollziehung sich zu äußern, sowie über Verhältnisse des Eisenbahnwesens zu berichten. Von besonderer Tragweite unter den in solcher Weise gemeinsam mit den übrigen schweizerischen Bahnverwaltungen behandelten Gegenständen sind die Gesetzesentwürfe betreffend den Transport auf Eisenbahnen und betreffend die Haftpflicht für Tödtungen und Verletzungen; leider wurde dem Wunsche der Bahnverwaltungen, vor definitiver Berathung derselben durch die eidgenössischen Räthe ihre Ansichten über die einzelnen Bestimmungen mündlich entwickeln zu können, nur in sehr unzureichendem Maße entsprochen und mußten dieselben mit einer nochmaligen summarischen Darlegung ihrer hauptsächlichsten Einwendungen auf schriftlichem Wege sich begnügen. Im Ganzen fanden diese Einwendungen wenig Berücksichtigung; immerhin ist dem Umstande, daß in den Kommissionen, namentlich in derjenigen des Nationalrathes, wenigstens einige des Eisenbahnwesens kundige Mitglieder sich befanden, zu verdanken, daß eine nicht unerhebliche Anzahl von Bestimmungen des ursprünglichen Gesetzesentwurfes über den Eisenbahntransport, welche nicht allein den finanziellen Interessen der bestehenden Bahnen, sondern auch der Entwicklung des schweizerischen Eisenbahnwesens nachtheilig zu werden drohten, schließlich in Annäherung an die von den Bahnverwaltungen kundgegebenen Anschauungen geordnet wurden. Von den übrigen Gegenständen, welche Veranlassung zu Erörterungen mit den Bundesbehörden bildeten, erwähnen wir folgende: 1) Ausnahmstarife für Lebensmittel zu Zeiten der Theurung; die Bahnverwaltungen hoffen, ebensowohl die Erfolglosigkeit diesfälliger Maßnahmen, als den Mangel halbwegs ausreichender Gründe dafür bei den eigenthümlichen Verhältnissen der Schweiz in ihrem einschlägigen Memorial an das Eisenbahndepartement überzeugend nachgewiesen zu haben. 2) Taxbegünstigungen für Arbeiter; die außerordentlich niedrigen Abonnementstaxen der Nordostbahn, welche allen Klassen der Bevölkerung zu gut kommen, scheinen die Möglichkeit weitergehender Anforderungen an sie zum Voraus auszuschließen. 3) Krankentransporte; die Bahnverwaltungen einigten sich auf einen sachbezüglichen Spezialtarif, der seither in Kraft getreten ist, für das Nordostbahnnetz übrigens noch eine Ergänzung im Sinne weiterer Erleichterung solcher Transporte durch besondere Tarifbestimmungen für die neuen, demnächst in Zirkulation zu setzenden Krankenwagen erhalten soll. 4) Freisonntage des Bahnpersonals; da die Auffassungen der Bahnverwaltungen über die Tragweite und die Gründe der Gesetzesbestimmung, wonach den Bahnangestellten je der dritte Sonntag freizugeben ist, etwas von einander abweichen, traten dieselben hierüber mit dem Eisenbahndepartement in getrennte Korrespondenz und führte speziell unsere Verwaltung auf erfolgte Aufforderung den Nachweis, daß sie die erwähnte Bestimmung überall, wo es möglich war, ihrem strikten Wortlaute nach vollzogen habe, und daß diejenigen Angestellten, bei welchen dies aus Gründen der Betriebssicherheit unterblieb, öfterer Ruhetage, als das Gesetz verlange, wenn auch nicht gerade je am dritten Sonntag, sich zu erfreuen haben. 5) Eisenbahnstatistik; weil die beabsichtigte Aufstellung eines neuen Formulars für die schweizerische Eisenbahnstatistik sich

verzögerte, lieferten die Bahnverwaltungen dem Eisenbahndepartement im Herbste des Berichtsjahres auf Grund des für die Statistik des Jahres 1868 seiner Zeit angenommenen Formulares die für eine Statistik des Jahres 1873 erforderlichen Daten und erklärten zugleich die Geneigtheit, wo möglich ihre Geschäftsberichte und Rechnungen für die Folge so einzurichten, daß die schweizerische Eisenbahnstatistik unmittelbar auf Grund derselben bearbeitet werden könne.

Daneben war die Vereinigung schweizerischer Eisenbahnverwaltungen im Falle, in Fortführung ihrer Aufgabe der Förderung des Eisenbahnwesens durch gemeinsame Anordnungen eine bedeutende Zahl von Maßnahmen zu treffen, woraus wir nachstehende erwähnen: 1) Anbahnung einer Revision des im Jahr 1863 abgeschlossenen Übereinkommens über den direkten Verkehr; 2) Entwurf eines Übereinkommens über die gegenseitige Haftpflicht aus dem direkten Verkehr, verbunden mit neuen Bestimmungen über das Verfahren zur Regelung der Entschädigungsforderungen im Sinne möglichster Vereinfachung und Beschleunigung; 3) Festsetzung der Grenzen und Bedingungen eines mit den schmalspurigen Bahnen, zunächst mit der Station Herisau, einzurichtenden direkten Personen- und Güterverkehrs; 4) Anbahnung periodischer Konferenzen der schweizerischen Eisenbahnbau- und -Betriebstechniker behufs Begutachtung ihnen überwiesener eisenbahntechnischer Fragen und behufs Anregung von Beschlüssen bei der Eisenbahnkonferenz zur Beseitigung von Übelständen und zur Erzielung von Fortschritten im Bau und Betrieb der Eisenbahnen.

Noch erwähnen wir, daß im Bestande der Vereinigung mehrfache Änderungen eintraten. Von bisherigen Mitgliedern traten aus die Ligne d'Italie, welches Unternehmen in den Betrieb der Westschweizerischen Bahnen überging, und die Bernische Staatsbahn, welche mit dem Unternehmen für den Bau der Bernischen Jurabahnen fusionirte und hiebei den Namen „Jura-Bern-Bahn" annahm. Am Schlusse des Berichtsjahres bestand sonach die Vereinigung aus folgenden fünf Mitgliedern: Westschweizerische Bahnen, Jura-Bern-Bahn, Schweizerische Zentralbahn, Schweizerische Nordostbahn und Vereinigte Schweizerbahnen. Im laufenden Jahre wird sie sich wieder um mehrere Mitglieder vermehren, indem der Tößthalbahn, der Emmenthalbahn und der Schweizerischen Nationalbahn je auf den Zeitpunkt ihrer Betriebseröffnung der Eintritt in die Vereinigung gestattet wurde.

Wie wir schon im letztjährigen Geschäftsberichte angedeutet haben, erhielten die bisherigen Verträge mit der Schweizerischen Zentralbahn über den gemeinsamen Bau und Betrieb der Bötzbergbahn, der Aargauischen Südbahn und der Linie Koblenz-Stein im Berichtsjahr eine wesentliche Ergänzung durch einen vom 4. April 1874 datirten Vertrag, welcher seither die Genehmigung der beiderseitigen Verwaltungsräthe erhielt. Hienach werden die genannten Bahnunternehmungen, einschließlich der Betheiligung der Zentralbahn und Nordostbahn bei der Linie Wohlen-Bremgarten, als eine einheitliche finanzielle Unternehmung behandelt, für deren Verbindlichkeiten die beiden Gesellschaften zu gleichen Theilen haften. Die für den Bau der genannten Linien erforderlichen Kapitalien werden unter solidarischer Gemeinschaft anleihensweise gegen 4½prozentige Obligationen erhoben. Am Gewinn oder Verlust ihres Betriebes partizipiren die beiden Gesellschaften zu gleichen Theilen; doch findet der Betrieb der Aargauischen Südbahn, so lange sie bloß bruchstückweise eröffnet ist, auf Rechnung des Baues statt, gemäß dem auch für die Theilstrecken der Gotthardbahn angenommenen Grundsatze. Die oberste Leitung dieser gemeinschaftlichen Unternehmung steht einem besonderen Komite zu, in welches die Verwaltungsräthe der beiden Bahngesellschaften je drei Mitglieder der Direktionen wählen, und das den Namen „Verwaltungskomite der Gemeinschaftsbahnen" trägt; das Präsidium desselben wechselt zwischen den beiden Gesellschaften je zu drei Jahren um. Neben demselben besteht eine besondere Kommission von zehn Mitgliedern für definitive Abnahme der Jahresrechnungen über den Bahnbau, den Bahnbetrieb und den Reservefond; die Mitglieder dieser Kommission werden je zur Hälfte von den beiden Verwaltungsräthen gewählt und dürfen dem Verwaltungskomite nicht angehören. In den Betrieb der Gemeinschaftsbahnen, der auf Grund der wegleitenden Beschlüsse des Gemeinschaftskomite zu erfolgen hat, theilen sich die Bahngesellschaften in der Art, daß die Zentralbahn den Betrieb der Südbahn, die Nordostbahn denjenigen der Bötzbergbahn und der Linie Koblenz-Stein übernimmt. Für denselben bezieht die Zentralbahn eine

Entschädigung von Fr. 2. 40 Cts. per Lokomotivkilometer, die Nordostbahn (namentlich im Hinblick auf die schwierigeren Betriebsverhältnisse der Bötzbergbahn) Fr. 2. 70 Cts. Diese Entschädigung bildet das Äquivalent für alle und jede aus dem Betrieb erwachsenden Ausgaben, einschließlich der Stellung des Betriebsmaterials. Ausgenommen sind nur: 1) die den Gemeinschaftsbahnen obliegenden Zinsbeiträge an das Baukapital der von ihnen mitbenutzten Bahnhöfe, Stationen und Bahnstrecken der Nordostbahn (Brugg, Rupperswil, Aarau, Koblenz und Bahnstrecke Rupperswil-Aarau) und der Zentralbahn (Pratteln, Muttenz, Basel und Bahnstrecke Pratteln-Basel); 2) die Kosten für weiteren Ausbau der Linien und Vervollständigung ihrer technischen Ausrüstung; 3) allfälliger Schaden, welcher durch höhere Gewalt, durch Verbrechen oder in Folge außerordentlicher Unglücksfälle entsteht; 4) die Gebühren für Feuerversicherung der Gebäude und des Mobiliars; 5) die Erfüllung besonderer Verpflichtungen gegenüber Dritten in Folge der Expropriationen, des Baues ꝛc.; 6) die Materiallieferung für Erneuerung des Oberbaues; — diese Ausgaben werden, soweit sie nicht auf die Baurechnungen gehören, den Betriebsrechnungen der Gemeinschaftsbahnen besonders belastet. Jede Gesellschaft vertritt die von ihr betriebenen Bahnlinien nach Außen. Nach Ablauf von fünf Jahren kann der Vertrag beiderseits gekündet werden.

Im Anschluß an diesen Vertrag traten wir im Hinblick auf die uns nach demselben zufallende Taxbildung für die Bötzbergbahn mit dem Direktorium der Zentralbahn in Verhandlung, um eine billige Verkehrsausscheidung zwischen der genannten Bahn und den im ausschließlichen Eigenthum der Nordostbahn und Zentralbahn befindlichen Linien herbeizuführen und hiedurch der Gefahr vorzubeugen, daß die Konkurrenzstellung dieser Bahnen zu einander auf die fernere freundschaftliche Fortbesorgung der gemeinschaftlichen Interessen Seitens der beiden Gesellschaften störende Rückwirkungen üben könnte. Wir verständigten uns in Folge dessen, die Ausscheidung des Verkehres, an welchem die Bötzbergbahn betheiligt ist, im Wesentlichen nach dem Prinzipe der kürzeren Route stattfinden zu lassen, mit etwelcher Berücksichtigung des Umstandes, daß die Hauensteinroute wegen ihrer Steigungsverhältnisse bei gleichen Distanzen sich gegenüber der Bötzbergroute in einem gewissen Nachtheile befindet. Personenbillete werden demzufolge zwischen den gleichen Stationen in der Regel nur über eine und zwar die kürzere Route erstellt; doch steht es jeder Gesellschaft frei, solche Billete zu den normalberechneten, also höhern Preisen auch über die längere Route auszugeben, falls die Distanz dieser Route diejenige der kürzeren nicht um zehn Prozent übersteigt. Der Güterverkehr wird überall nur über eine Linie geleitet, und zwar fällt insbesondere der Bötzbergbahn derjenige zwischen folgenden Stationen zu: 1) Liestal bis Basel einer-, Brugg und ostwärts anderseits; 2) Pratteln bis Basel einer-, Schinznach anderseits; 3) Bötzenegg bis Augst einer-, Rupperswil, einschließlich der Südbahn, und weiter östlich anderseits; 4) Bötzenegg bis Möhlin einer-, Aarau anderseits; 5) Bötzenegg bis Frick einer-, Olten und westwärts anderseits; 6) Pratteln bis Basel einer-, Cham, Zug und weiter gegen Zürich anderseits. Durch diese Vereinbarung, welche übrigens spätestens auf den Zeitpunkt der Durchführung der Südbahn bis Rothkreuz einer Revision zu unterstellen sein wird, ist der von uns angestrebte Zweck erreicht und zugleich der Bötzbergbahn vom Tage der Eröffnung an ein sehr starker Personen- und Güterverkehr gesichert worden. — Außerdem setzten wir uns, um die verhältnißmäßig noch günstigen Chancen des Geldmarktes nicht unbenutzt verstreichen zu lassen, mit der Zentralbahn über Erhebung eines gemeinsamen Anleihens ins Benehmen, noch ehe der Vertrag vom 4. April 1874 vollständig bereinigt war; wir werden uns hierüber im nächstfolgenden Abschnitt weiter äußern.

Wie schon im letztjährigen Geschäftsbericht vorläufig erwähnt wurde, haben wir mit den Vereinigten Schweizerbahnen über die Gemeinschafts- und Konkurrenzverhältnisse zwischen den Zürichseebahnen, der Glatthallinie und den Glarnerbahnen einen Vertrag vereinbart, welcher vom 1. Mai 1874 datirt ist und seither auch die Genehmigung der beiden Verwaltungsräthe erhalten hat. In diesem Vertrage wird der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen das ihr bisher nur auf kurze Kündigungsfrist zugestandene Mitbenutzungsrecht der Bahnstrecke Wallisellen-Zürich sammt anliegenden Stationen auf die ganze Vertragsdauer zugesichert, während sie hinwieder auf die

gleiche Zeitdauer der Nordostbahngesellschaft das Recht der Mitbenutzung der Bahnstrecke Näfels-Glarus sammt anliegenden Stationen, sowie der Stationen Ziegelbrücke und Rapperswyl einräumt; die wesentlichsten Grundsätze zur Ordnung dieser Gemeinschaftsverhältnisse wurden in den Vertrag niedergelegt, sollen aber für die einzelnen, in gemeinschaftliche Benutzung kommenden Objekte ihre genauere Ausführung durch Spezialverträge erhalten, deren Abschluß noch aussteht. Außerdem regelt der Vertrag die aus dem Bau der Zürichseebahnen neu erwachsenden Konkurrenzverhältnisse zu den Vereinigten Schweizerbahnen. Für den Personenverkehr werden hienach die drei in Konkurrenz tretenden Linien zwischen Zürich und Ziegelbrücke, beziehungsweise Glarus, nämlich durch das Glatthal, über das linke und über das rechte Zürichseeufer insofern als gleichberechtigt anerkannt, als über alle drei Routen, soweit eine der beiden Gesellschaften es verlangt, Billete zu den gleichen, nach der kürzesten, beziehungsweise wohlfeilsten Route gebildeten Taxen erstellt werden; die Auswahl der zu benutzenden Route wird dem freien Ermessen des einzelnen Reisenden überlassen. Für den Güterverkehr erfolgt die Taxbildung ebenfalls nach der kürzesten, beziehungsweise wohlfeilsten Route, und es wird derselbe in folgender Weise unter die vorbenannten Konkurrenzlinien vertheilt: 1) Der Verkehr zwischen den Stationen der linksufrigen Zürichseebahn von Enge aufwärts und sämmtlichen Glarnerstationen, ferner derjenige zwischen Zürich, Örlikon, Wallisellen und weiter einer- und Ennenda bis und mit Lintthal anderseits fällt ausschließlich der Nordostbahn zu. 2) Umgekehrt erhalten die Vereinigten Schweizerbahnen den ganzen Verkehr zwischen Wallisellen, Dietlikon und weiter einer-, Schmerikon und weiter östlich anderseits, ferner denjenigen zwischen den Stationen der Glatthal-, Linth- und Glarnerlinie von Dübendorf bis Lintthal unter sich. 3) Der Verkehr zwischen den Stationen der rechtufrigen Zürichseebahn von Stadelhofen bis Feldbach und den Glarnerstationen wird in der Weise getheilt, daß derjenige mit den Stationen Näfels bis Glarus den Vereinigten Schweizerbahnen, derjenige mit den hintern Glarnerstationen der Nordostbahn zufällt. 4) Der Verkehr von Zürich, Örlikon, Wallisellen und weiter mit den vordern Glarnerstationen, ferner derjenige von Zürich und Örlikon mit Ziegelbrücke, Weesen und weiter östlich wird je zur Hälfte über die linksufrige Zürichseebahn und über Rapperswyl geleitet in der Art, daß die der Route über Rapperswyl zugetheilte Hälfte für die Strecke Zürich-Rapperswyl wieder hälftig zwischen der rechtufrigen Zürichseebahn und der Glatthalbahn vertheilt wird. Bis zur Eröffnung der rechtufrigen Zürichseebahn verbleiben die derselben bestimmten Verkehrsquoten den Vereinigten Schweizerbahnen. Durch diesen Vertrag, welcher bis Ende 1884 fest abgeschlossen ist, wird der linksufrigen Zürichseebahn, neben dem ihr in Aussicht stehenden bedeutenden Lokalverkehr, ein erheblicher Transitverkehr gesichert. — Noch erwähnen wir, daß anläßlich der Unterhandlungen über den vorstehenden Vertrag auch vorläufige Auseinandersetzungen mit den Vereinigten Schweizerbahnen über die aus dem Bau der Linie Effretikon-Wetzikon-Hinweil sich ergebenden Gemeinschafts- und Konkurrenzverhältnisse stattfanden, die ebenfalls eine Verständigung auf billiger Grundlage in gewisse Aussicht nehmen lassen.

Die Gotthardbahn wird bekanntlich auf zwei Punkten, in Zug und in Luzern, an das Nordostbahnnetz anschließen. Der für letzteres wichtigere dieser beiden Anschlußpunkte, welcher insbesondere auch auf die Bestimmung des Trace der Zweiglinie Thalweil-Zug zurückwirken wird, gab uns im Berichtsjahre noch keinen Anlaß zu Unterhandlungen, indem die beiderseitigen technischen Vorarbeiten hiefür noch nicht ausreichend vorgerückt waren. Dagegen fanden wiederholte Besprechungen über den Anschluß in Luzern statt, zunächst zwischen der Gotthardbahn einer-, der Zentralbahn und Nordostbahn als Eigenthümern des jetzigen Bahnhofes Luzern anderseits, hernach mit Zuzug der neuen Bahnunternehmungen, welche in den Bahnhof Luzern einmünden werden oder einzumünden beabsichtigen (Bern-Luzernbahn, Brünigbahn, Jura-Gotthardbahn), zum Theil unter Mitwirkung und Leitung des schweizerischen Eisenbahndepartements. Bis jetzt ist indessen ein bestimmtes Ergebniß nicht erzielt worden, indem die von der Gotthardbahn beabsichtigte Anlegung eines allen in Luzern einmündenden Linien gemeinsamen Bahnhofes an der sogenannten Halde sowohl Seitens der Behörden als auch einer

Mehrzahl der betheiligten Bahnverwaltungen beanstandet wird und außerdem die Ansichten über Deckung der großen Kosten, welche aus dieser Bahnhofanlage, dem Aufgeben des gegenwärtigen Bahnhofes, dem Anschlusse der Zentral- und Nordostbahn an den projektirten Bahnhof und der muthmaßlich nothwendig werdenden Erstellung mindestens einer Personenstation auf der untern Seite der Stadt Luzern im Untergrund resultiren würden, noch bedeutend auseinandergehen.

Mittlerweile rückte die Bern-Luzernbahn ihrer Vollendung entgegen und trafen die Zentralbahn und Nordostbahn mit derselben eine Verständigung, wonach sie ebenfalls in den jetzigen Bahnhof Luzern einmünden und zu den üblichen Bedingungen zur Mitbenutzung desselben zugelassen wird. Daran anschließend fand noch eine spezielle Verständigung zwischen der Bern-Luzernbahn und der Nordostbahn statt, gemäß welcher der Personen- und Gepäckdienst der ersteren vom Personal der letzteren besorgt werden wird.

Nach verschiedenen Richtungen wurden Vertragsunterhandlungen nothwendig mit den Eisenbahnunternehmungen Winterthur-Singen-Kreuzlingen und Winterthur-Zofingen, welche seither unter dem Namen „Schweizerische Nationalbahn" sich zu einer einheitlichen Unternehmung vereinigt haben. Des über den gemeinsamen Bau der Bahnstrecke Baden-Otelfingen abgeschlossenen Vertrages ist im ersten Abschnitt schon gedacht worden, und es bleibt uns hier nur beizufügen, daß darin auch über einheitliche Tarbildung für den Lokalverkehr zwischen Otelfingen und Wettingen und über Beförderung dieses Verkehres durch die Bahnzüge der beiden Gesellschaften die erforderlichen Bestimmungen enthalten sind. Über die Mitbenutzung des Bahnhofes Konstanz durch die Unternehmung Winterthur-Singen-Kreuzlingen ist mit derselben, durch die Verwaltung der Großh. Badischen Staatseisenbahnen und unsere Direktion gemeinsam, am 3. Juli 1874 ein Vertrag auf den üblichen Grundlagen abgeschlossen worden; hienach findet die neue Linie ihren Endpunkt in Konstanz und nicht, wie in den Konzessionen ursprünglich vorgesehen wurde, in Kreuzlingen. Immerhin ist nach den Anordnungen der Bundesbehörden auch ein direktes Bahngeleise, mit Beiseitelassung von Konstanz, zwischen Emmishofen und Kreuzlingen zu erstellen, worüber die Unterhandlungen mit unserer Gesellschaft noch nicht vollständig abgeschlossen sind. Endlich erwähnen wir der Unterhandlungen über Mitbenutzung des Bahnhofes Winterthur durch die neu in Winterthur ausmündenden Linien und die dadurch nöthig werdenden Erweiterungsbauten an diesem Bahnobjekte, ferner über Anlehnung der Linie Winterthur-Zofingen an die Nordostbahnstrecke Winterthur-Effretikon, endlich betreffend Überführung derselben über die Linie Örlikon-Bülach bei der Station Glattbrugg; wir glauben, eine Einigung über alle diese Punkte für das laufende Jahr in Aussicht nehmen zu können.

Im Berichtsjahre geschahen nach mehreren Richtungen Schritte, um die direkten Verkehrsbeziehungen, in welchen die Schweizerische Nordostbahn zu ausländischen Bahnen steht, abermals zu erweitern. Die betreffenden Unterhandlungen wurden zwar durch die neue schweizerische Eisenbahngesetzgebung, welche in verschiedenen Punkten die Bahnen stärker belastet als irgend eine ausländische Gesetzgebung und zugleich die Freiheit ihrer Bewegung mehr einengt, mehrfach verzögert und erschwert; doch hoffen wir, die angestrebten Ziele, soweit sie im Berichtsjahre noch unerreicht blieben, im laufenden Jahre erreichen zu können, unterstützt durch das Entgegenkommen wenigstens einiger der betheiligten ausländischen Verwaltungen, theilweise freilich nur dadurch, daß wir uns der Gefahr aussetzen, für manche Verluste, Beschädigungen oder Verspätungen von Transportgütern im Auslande aufkommen und bedeutende Entschädigungen bezahlen zu müssen, ohne den Regreß auf die fehlbaren Bahnen mit Erfolg nehmen zu können. Freilich liegt den schweizerischen Bahnverwaltungen der Gedanke sehr nahe, solchen Vorgängen, die fast noch mehr durch ihre augenscheinliche Ungerechtigkeit als durch ihre finanzielle Tragweite peinlich berühren werden, durch Verzicht auf das bisherige Bestreben nach Erweiterung

ihrer direkten Verkehrsgebiete möglichst auszuweichen; unsere Direktion glaubt jedoch diesen Weg, die nachtheiligen Folgen der neuen Gesetzgebung abzuschwächen, wenigstens einstweilen, so lange nicht schlimme finanzielle Erfahrungen von großer Tragweite sie dazu zwingen, nicht betreten, sondern ihre Anstrengungen zunächst dahin richten zu sollen, daß die direkten Verkehre mit dem Ausland sich den Forderungen der herwärtigen Gesetzgebung etwas besser anpassen. So lange nicht die ausländische Gesetzgebung hierin fördernd eingreift, werden freilich solche Bemühungen nach den bisherigen Erfahrungen nur theilweisen Erfolg haben. Auch wird nicht selten eine Erhöhung der Tarife die Bedingung dieses Erfolges sein, indem schon jetzt ausländische Bahnverwaltungen, um den schweizerischen Bahnen den verlangten Regreß in gewissem Umfange gewähren zu können, die Einrechnung eines Taxzuschlages für ihre Transportstrecke auf allen Sendungen oder wenigstens auf denjenigen von höherem Werthe behufs Ausgleichung des erhöhten Risiko als nothwendig erklären. Derartige Taxerhöhungen haben wir natürlich ebenso sehr wie das davon betroffene Publikum zu bedauern, weil dadurch die Konkurrenzfähigkeit der schweizerischen Bahnen gegenüber den ausländischen, die sich einer milderen Gesetzgebung erfreuen, geschmälert wird.

Wir waren, um in's Einzelne einzutreten, bestrebt, die direkten Verkehrsbeziehungen zum elsaß-lothringischen Bahngebiete, welche durch dessen Übergang an das deutsche Reich zerrissen worden sind, wieder in größerem Umfange anzuknüpfen, und hatten uns dabei eines entgegenkommenden Verhaltens der Verwaltung der Reichseisenbahnen zu erfreuen. Wenn wir dessenungeachtet in dieser Richtung aus dem Berichtsjahre noch keine sehr bedeutenden Ergebnisse zu melden haben, so erklärt sich dies daraus, daß passend gefunden wurde, vor Eröffnung der Bötzbergbahn, womit die Nordostbahn einen erheblich abgekürzten Weg nach den Reichseisenbahnen erhalten wird, nur noch die unentbehrlichsten Maßnahmen zu treffen; es waren dies die Einrichtung eines direkten Personen- und Gepäckverkehres zwischen den bedeutenderen Stationen unsers Netzes einer- und Mülhausen, Straßburg und Altmünsterol (Übergangsstation auf die französische Ostbahn) anderseits, diejenige eines solchen Verkehrs ab Zürich via Straßburg, Metz, Luxemburg nach Brüssel, Ostende und London, endlich die Erstellung neuer Saarkohlentarife. Hieran werden sich demnächst anreihen: Gütertarife zwischen der Ostschweiz und den wichtigeren Stationen des nördlichen Elsaßes und von Deutsch-Lothringen, beziehungsweise Belgien, ein Tarif für Gütertransporte jeder Art zwischen Zürich einer- und Antwerpen und London anderseits, ein Courier-Eilgutdienst zwischen Zürich und London über Ostende, direkte Ruhrkohlentarife über die linksrheinische Route, endlich Gütertarife zwischen der pfälzischen Station Ludwigshafen und der Ostschweiz. Mit Erstellung direkter Tarife nach dem übrigen Netze der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen glaubt man beiderseits fernerhin zuwarten zu sollen, bis die in Deutschland noch immer pendente Frage der Reform der Gütertarife sich abgeklärt haben wird.

Durch den Bau der Bötzbergbahn und der im Jahr 1876 zu eröffnenden Linie Winterthur-Koblenz auf der einen und denjenigen der bereits im Betriebe befindlichen Linien über Offenburg-Immendingen und Pforzheim-Horb-Immendingen nach Singen auf der andern Seite verschieben sich die Verkehrsbeziehungen der Schweizerischen Nordostbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen zum süddeutschen Eisenbahnnetz, insbesondere zu den Großh. Badischen Staatseisenbahnen bedeutend und wird eine durchgreifende Revision der zu deren Ordnung vor etwa 10 Jahren abgeschlossenen Verträge nothwendig. Wir haben nicht ermangelt, eine solche Revision bei der Generaldirektion der Großh. Badischen Verkehrsanstalten in Anregung zu bringen, und darauf eine zustimmende Antwort erhalten; über die muthmaßlichen Resultate dieses Schrittes läßt sich aber einstweilen noch nichts berichten.

Unser Bemühen, mit den Sächsischen Staatseisenbahnen via Bayern und mit den Oberitalienischen Eisenbahnen via Brenner revidirte und erweiterte Gütertarife mit Inbetrachtziehung der dermaligen Konkurrenzen herbeizuführen, blieb einstweilen ohne vollen Erfolg, namentlich wegen Abgeneigtheit der betheiligten Bahnen, vor definitiver Austragung der Tarifreform-Angelegenheit in Deutschland die bezüglichen, zum Theil bereits druckfertig ausgearbeiteten Tarife in Kraft zu setzen. Immerhin gelang uns, wenigstens ab Basel und Schaffhausen über Romanshorn wieder konkurrenzfähige Gütertarife nach Sachsen zu erstellen. Und was den Verkehr mit Italien betrifft, so suchten die Bayerischen

Staatsbahnen und die Österreichische Südbahn den dringendsten Verkehrsbedürfnissen dadurch zu entsprechen, daß sie auf Grund der stattgefundenen Tarifverhandlungen einzelne Spezial- und Übernahmstarife in Kraft setzten.

Eine weitausgreifende Erweiterung unsers ausländischen Verkehrsgebietes, von der wir erhebliche Vortheile erwarten, wurde im Spätjahre vereinbart, die Erstellung von Transittarifen durch die Schweiz zwischen Mittel- und Südfrankreich einer- und Mittel- und Südrußland anderseits. Zunächst wurde man dazu veranlaßt durch starke Transporte von Schienen, Schienenbefestigungsmitteln, eisernen Brücken, Lokomotiven u. dgl., welche ab Creusot, Fourchambault, St. Etienne 2c. für den weiteren Ausbau des russischen, bereits gegen den Kaukasus und nach Asien vordringenden Eisenbahnnetzes bevorstehen; man gelangte aber bei weiterer Prüfung der russischen Handelsbeziehungen, welche in ungemein raschem Aufschwunge begriffen sind und in immer wachsender Proportion sich der Landwege bedienen, zu dem Entschlusse, sich nicht mit Erstellung eines Tarifes für die erwähnten metallurgischen Produkte zu begnügen, sondern daneben auch allgemeine Gütertarife, gültig nach beiden Richtungen, aufzustellen. Diese Tarife sind nahezu fertig bearbeitet und sollen demnächst in Kraft gesetzt werden. Die schweizerische Route Genf-, Verrieres- und Basel-Romanshorn wird damit zum Zwischenglied eines direkten internationalen Verkehres von 3000 Kilometern Länge. — Hieran anschließend wird auch ein direkter russisch-süddeutsch-schweizerischer Getreidetarif aufgestellt, in welchen von den Stationen unsers Netzes einstweilen Romanshorn und Basel einbezogen werden. Die stark ermäßigten Transporttaxen, welche von allen betheiligten Verwaltungen für diesen Tarif bewilligt worden sind, lassen hoffen, daß trotz der großen Distanzen wenigstens zeitweise erhebliche Getreidemengen auf Grund desselben zur Beförderung gelangen werden. — Sobald im Berichtsjahre die Berichte aus Ungarn über den muthmaßlichen Ertrag seiner dießmaligen Getreideernte zu der Hoffnung berechtigten, daß die Schweiz wieder in den Fall kommen dürfte, einen erheblichen Theil ihres Getreidebedarfes über Romanshorn zu beziehen, ließen wir, um diesen Erfolg zu sichern und möglichst auszudehnen, es uns angelegen sein, eine Revision des schweizerisch-österreichisch-ungarischen Getreidetarifes von 1873 im Sinne weiterer Taxreduktionen anzuregen. In Folge des Widerstrebens einzelner betheiligten Verwaltungen, in einem Zeitpunkte starken Rückganges ihrer Betriebseinnahmen neue Taxermäßigungen zu bewilligen, blieben jedoch die bewilligten Verkehrserleichterungen bedeutend hinter unsern Wünschen zurück, trotz kräftiger Unterstützung der letzteren durch die Bayerischen Staatsbahnen. Immerhin haben im Spätsommer die einige Jahre fast ganz ausgebliebenen Getreidetransporte aus Österreich über Romanshorn wieder begonnen und seither fortgedauert, und die Sensation, welche die Aufstellung des oben erwähnten, auf niedrigeren Grundtaxen beruhenden russisch-schweizerischen Getreidetarifes in Ungarn erregt hat, gibt wohl der begründeten Erwartung Raum, daß weitere Ermäßigungen der österreichisch-schweizerischen Getreidetarife in nicht ferner Zeit erhältlich sein werden und damit unserer Route von Neuem ein ansehnlicher Theil des Getreideimportes nach der Schweiz bleibend gesichert werden dürfte.

Abgesehen von den im Vorhergehenden etwas eingehender besprochenen Maßnahmen wurde unsere Verwaltung durch Tarifangelegenheiten auch sonst in gesteigertem Maße in Anspruch genommen. Wir erwähnen davon, außer der durch die Tariferhöhungen in Deutschland nothwendig gewordenen Umarbeitung zahlreicher Tarife und den Vorarbeiten für die Tarife der neuen Linien, noch folgende:

1) Personenverkehr. a. Erstellung eines neuen Tarifes zwischen allen Stationen der Nordostbahn und Zentralbahn, einschließlich der Aargauischen Südbahn; b. Einführung direkter Personenbillete mit der neuen Linie der Jura-Bern-Bahn, c. mit der Vorarlbergerbahn, d. zwischen München und Wien einer-, Lyon und Marseille anderseits via Romanshorn-Genf; e. Einführung von Rundreisebilleten ab Badischen Stationen nach dem Berner-Oberland, mit Einbeziehung der Kinzigthalbahn.

2) Güterverkehr. a. Erstellung eines direkten Gütertarifes nach der neuen Linie der Jura-Bern-Bahn; b. direkter Saarkohlentarife auch über die rechtsrheinische Route, neben den schon erwähnten über die linksrheinische; c. eines

Getreidetarifes ab Kufstein transit; d. eines Übernahmstarifes für Getreide aus Ungarn via Marburg-Franzensfeste; e. von Tarifen für Faßdauben und anderes Nutzholz ab Kufstein und ab der Österreichischen Staatsbahn nach der Schweiz und Frankreich; f. eines Spezialtarifes für Transporte von Wolle ab Pesth nach Basel; g. eines Stückgut- und Wagenraumtarifes ab den Bodenseeuferplätzen nach Berlin und Stettin.

III. Kapitalbeschaffung.

Im Hinblick auf die sich stetsfort mehrenden Anforderungen an den schweizerischen Geldmarkt, namentlich für Eisenbahnzwecke, und die deßhalb für die nächstfolgenden Jahre vorauszusehende erhöhte Schwierigkeit, größere Anleihen in der Schweiz unterzubringen, bemühten wir uns, im Berichtsjahr einen ansehnlichen Theil unseres Kapitalbedarfes durch ein größeres Anleihen zu decken und hiefür das Ausland in stärkerem Maße als bisher zu betheiligen. Dabei erachteten wir die Aufstellung von Bedingungen als wünschbar, welche dem Anleihen besondere Vorzüge vor den bisherigen und die Gewißheit unbedingter Sicherheit gewähren. Zu diesem Ende verständigten wir uns, wie schon im vorhergehenden Abschnitt erwähnt worden ist, mit dem Direktorium der Schweizerischen Zentralbahn, unter solidarer Haft beider Gesellschaften ein gemeinsames Anleihen zu erheben, und setzten sodann dessen Betrag auf 50 Millionen Franken fest, die ungefähre Summe derjenigen Verpflichtungen, welche sie gemeinschaftlich je zur Hälfte zu decken übernommen haben. Über Unterbringung dieses Anleihens einigten wir uns mit einem Konsortium, bestehend aus der Schweizerischen Kreditanstalt in Zürich, der Basler Handelsbank und dem Basler Bankverein in Basel, dem Bankhause M. A. von Rothschild und Söhne in Frankfurt a/M., der Bank für Handel und Industrie in Darmstadt und der Discontogesellschaft in Berlin, im Wesentlichen zu folgenden Bedingungen: 1) Betrag des Anleihens 50 Millionen Franken oder 40 Millionen Mark deutscher Reichswährung, Ausstellung von Obligationen zu 1000 und 500 Fr. gleich 800 und 400 Mark, Verzinsung zu 4 1/2 Prozent in halbjährlichen Raten, Rückzahlung zum Nennwerthe nach 18 Jahren, mit Berechtigung der Bahngesellschaften, die Rückzahlung schon nach 12 Jahren ganz oder theilweise zu bewirken, Einlösung der Zinscoupons und seiner Zeit der Obligationen nicht nur in der Schweiz bei den Hauptkassen der beiden Gesellschaften, sondern in deutscher Währung auch bei den deutschen Mitgliedern des Konsortiums, 4 Mark zu Fr. 5 gerechnet. 2) Sofortige feste und provisionsfreie Übernahme von 30 Millionen Franken durch das Konsortium zum Kurse von 92 mit Einzahlungsfrist bis 1. Juli 1875 und Berechtigung desselben, bis zum gleichen Termin die Option für die übrigen 20 Millionen zum Kurse von 92 1/4 zu erklären; eventuelle Einzahlungsfrist für letztere Summe 1. April 1876. — Am 28. September 1874 waren die ersten 30 Millionen vollständig je zur Hälfte an die beiden Bahngesellschaften einbezahlt; zwei weitere Serien von je 5 Millionen sind seither durch das Konsortium optirt und größtentheils auch bereits einbezahlt worden.

Aus den mitgetheilten Bedingungen für Übernahme des Gemeinschaftsanleihens ergibt sich, daß auf dem Übernahmskurse der erstbezogenen 30 Millionen Franken gegenüber dem Nominalbetrag eine Einbuße von 8 Prozent erwachsen ist. Zu derselben kam der Verlust auf dem in Deutschland in Markwährung zur Verfügung der beiden Bahngesellschaften gestellten Theile des Anleihens. Zuzüglich der Auslagen für Druck und Stempelung der Obligationen, Porti ꝛc. berechnet sich hiernach die Gesammteinbuße auf 9.26 Prozent. Wir verständigten uns mit dem Direktorium der Zentralbahn, diese Einbuße nur theilweise den Baurechnungen zu belasten, in der Weise, daß das Anleihen zum Kurse von 95.74 verrechnet wird; die weiteren 5 Prozent der Einbuße übernehmen die beiden Gesellschaften je zur Hälfte und sorgen nach Gutfinden für deren Deckung. Wir beabsichtigen, die Amortisation des uns hienach zufallenden Betrages von Fr. 771,094 auf die Dauer des Anleihens, also auf 18 Jahre zu verlegen, was für die Betriebsrechnung eine jährliche durchschnittliche Belastung

mit Fr. 42,839 ergibt. Hiedurch glauben wir in ausreichendem Maße dem Umstande Rechnung getragen zu haben, daß durch Ausgabe des Anleihens in 5, statt 4½prozentigen Obligationen sich eine Verminderung der Kurseinbuße hätte erzielen lassen.

Im Berichtsjahre erfolgten nachbenannte Einzahlungen auf die Subventionsdarleihen zu ermäßigtem Zinsfuße, welche durch die bei einzelnen der neuen Linien zunächst betheiligten Landesgegenden zugesichert worden sind:

	Fr.	Cts.
Rest der ersten Rate des Anleihens für die Aargauische Südbahn, hälftiger Antheil der Nordostbahn	457,751.	50
Rest des Anleihens für die linksufrige Zürichseebahn	2,500,000.	—
Anleihen für die rechtufrige Zürichseebahn, ohne den Antheil des Kantons Zürich	3,600,000.	—
Antizipirte Einzahlungen auf das Anleihen für die Linie Glarus-Lintthal	1,154,908.	77
Summa	7,712,660.	27

Nach dem im ersten Abschnitt erwähnten Kaufvertrage über die Zürichseedampfboote hatten wir der Dampfschiffahrtsgesellschaft als Kaufpreis auf Neujahr 1875 2300 voll liberirte Nordostbahnaktien zu liefern Um den zur Verfügung stehenden Vorrath solcher Aktien auf die erwähnte Zahl zu erhöhen, entschlossen wir uns mit Zustimmung des Verwaltungsrathes zu einer kleinen Aktienemission, deren Betrag wir im Hinblick auf das statutengemäß den Aktionären zustehende Vorbezugsrecht auf 2000 Stück ansetzten. Von diesem Rechte wurde zu dem publizirten Übernahmspreise von Frk. 550 für 586 Aktien Gebrauch gemacht. Der Rest wurde gemeinsam mit den noch vorräthigen Aktien II. Emission zur Deckung des Kaufspreises für obige Dampfboote verwendet. Hiedurch ist der Nominalbetrag der ausgegebenen Aktien der Schweizerischen Nordostbahn mit 1. Januar 1875 auf 39 Millionen Franken erhöht worden.

IV. Betrieb.

A. Übersicht der ausgeführten Bahnzüge.

Die im Berichtsjahr auf den Linien der Nordostbahn ausgeführten Bahnzüge haben im Ganzen 1,728,368 Kilometer zurückgelegt. Gegenüber dem Vorjahre mit 1,683,136 Kilometern ergibt sich eine Mehrleistung von 45,232 Kilometern.

Von der Totalsumme der zurückgelegten Kilometer fallen auf:

	1873. Kilometer.	1874. Kilometer.
1) Schnell- und Personenzüge	991,152	1,010,844
2) Güterzüge mit Personenbeförderung	253,697	249,005
3) Güterzüge ohne Personenbeförderung, Ergänzungs- und Extrazüge .	438,287	468,519
Zusammen	1,683,136	1,728,368

Nachstehende Tabelle gibt über die Vertheilung der im letzten Jahr fahrplanmäßig ausgeführten Bahnzüge auf die einzelnen Bahnstrecken Aufschluß:

Übersicht der fahrplanmäßigen Bahnzüge im Jahre 1874.

Bahnstrecke	Länge in Kilometern	vom Tag	vom Monat	bis Tag	bis Monat	Täglich oder an einzelnen Wochentagen	Zahl und Gattung der Züge: Schnellzüge	Personenzüge	Güterzüge mit Personen	Güterzüge ohne Personen	Gesammtzahl der Züge	Zurückgelegte Kilometer
Aarau-Turgi	21.927	1.	Januar	31.	Mai	täglich	4	10	6	10	30	99,329
		1.	Juni	14.	Oktober	"	4	10	6	10	30	89,462
		15.	Oktober	31.	Dezember	"	4	10	6	10	30	51,309
Waldshut-Turgi	17.015*	1.	Januar	31.	Mai	"	—	10	1	3	14	35,970
		1.	Juni	14.	Oktober	"	2	9	1	4	16	37,025
		15.	Oktober	31.	Dezember	"	—	10	1	3	14	18,580
Turgi-Zürich	28.005	1.	Januar	31.	Mai	"	4	12	4	14	34	143,778
		1.	Juni	14.	Oktober	"	6	10	6	12	34	129,495
		15.	Oktober	31.	Dezember	"	4	12	4	14	34	74,269
Rorschach-Romanshorn	15.092	1.	Januar	31.	Mai	"	2	10	2	—	14	31,904
		1.	Juni	14.	Oktober	"	2	12	2	—	16	32,840
		15.	Oktober	31.	Dezember	"	2	12	—	2	16	18,835
Konstanz-Romanshorn	19.209	1.	Januar	31.	Mai	"	2	8	2	—	12	34,807
		1.	Juni	14.	Oktober	"	2	10	2	—	14	36,574
		15.	Oktober	31.	Dezember	"	2	10	—	2	14	20,976
Romanshorn-Winterthur	56.031	1.	Januar	31.	Mai	"	2	6	4	4	16	135,371
		1.	Juni	14.	Oktober	"	2	8	2	6	18	137,164
		15.	Oktober	31.	Dezember	"	2	6	4	4	16	69,927
Schaffhausen-Winterthur	29.911	1.	Januar	31.	Mai	"	2	8	2	—	12	54,199
		1.	Juni	14.	Oktober	"	2	10	2	—	14	56,950
		15.	Oktober	31.	Dezember	"	2	8	2	—	12	27,997
Winterthur-Zürich	26.151	1.	Januar	31.	Mai	"	2	17	4	11	34	134,259
		1.	Juni	14.	Oktober	"	4	23	4	11	42	149,375
		15.	Oktober	31.	Dezember	"	2	17	4	11	34	69,352
Außerdem: — in Fortsetzung der Züge der Bülach-Regensbergerbahn — zwischen Zürich und Örlikon	4.720	1.	Januar	31.	Mai	"	—	8	—	—	8	5,702
		1.	Juni	14.	Oktober	"	—	8	—	—	8	5,135
						an Sonntagen	—	2	—	—	2	179
		15.	Oktober	31.	Dezember	täglich	—	8	—	—	8	2,945
Total	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1,703,708

* Von diesen 17.015 Kilometern gehören nur 15.276 zu dem eigentlichen Nordostbahnnetze; die übrigen 1.739 Kilometer fallen auf die badische Strecke Mitte Rhein-Waldshut.

Außerdem wurde die Bahnstrecke Zürich-Wallisellen während des ganzen Jahres täglich von 16 Zügen der Vereinigten Schweizerbahnen befahren.

Auf der Strecke Zürich-Altstetten kursirten in jeder Richtung — außer den Zügen der Nordostbahn — vom 1. Januar bis 31. Mai und vom 15. Oktober bis Ende des Jahres noch täglich 5, vom 1. Juni bis 14. Oktober täglich 7 Züge der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern.

B. Einnahmen und Statistik des Verkehres.

1. Einnahmen.

1873 (213 Kilometer)				1874 (213 Kilometer)			Mehreinnahme gegenüber 1873		Mindereinnahme gegenüber 1873	
Fr.	Cts.	Prozente.	A. Unmittelbare Betriebseinnahmen:	Fr.	Cts.	Prozente.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
3,640,475	92	33.31	1. Personentransport	3,803,613	39	31.38	163,137	47	—	—
203,234	39	1.86	2. Gepäcktransport	203,182	41	1.68	—	—	51	98
136,625	68	1.25	3. Viehtransport	132,481	05	1.09	—	—	4,144	63
5,331,360	19	48.79	4. Gütertransport	5,619,913	17	46.37	288,552	98	—	—
1,616,294	71	14.79	B. Mittelbare Betriebseinnahmen:	2,316,316	46	19.48	745,021	75	—	—
10,927,990	89	100	. . . Totaleinnahmen . .	12,120,506	48	100				

Der Gesammtbetrag der „unmittelbaren Betriebseinnahmen" stieg hienach auf Fr. 9,759,190. 02 Cts. und ergab per Kilometer Fr. 45,817. 93 Cts. Zur Vergleichung lassen wir nachstehende Tabelle folgen:

Betriebsjahr.	Kilometr. Bahnlänge.	Unmittelbare Betriebseinnahmen. Total.	Unmittelbare Betriebseinnahmen. per Kilometer.
1860	178	Fr. 4,297,714	Fr. 24,144
1861	178	„ 5,313,595	„ 29,852
1862	178	„ 5,438,976	„ 30,556
1863	178	„ 5,336,754	„ 29,982
1864	178	„ 5,069,366	„ 28,479
1865	178	„ 5,599,714	„ 31,459
1866	178	„ 5,912,556	„ 33,216
1867	178	„ 6,199,710	„ 34,830
1868	178	„ 6,921,832	„ 38,887
1869	181.1	„ 6,532,438	„ 36,071
1870	193	„ 6,912,627	„ 35,817
1871	203	„ 8,925,615	„ 43,969
1872	213	„ 8,763,773	„ 41,144
1873	213	„ 9,311,696	„ 43,717
1874	213	„ 9,759,190	„ 45,818

Die vorstehenden Ziffernreihen thun nicht allein dar, daß das Berichtsjahr die günstigsten aller bisherigen Ergebnisse lieferte, sondern zeigen überdies, daß die Betriebsergebnisse des Stammnetzes der Nordostbahn bisher in einer fast ununterbrochenen, raschen Zunahme begriffen waren, welche auch durch große Geschäftskrisen und Kriegsereignisse nur vorübergehend gestört wurde. Es verdient dies um so mehr hervorgehoben zu werden, als im Laufe der Jahre der Nordostbahn eine Reihe von Konkurrenzen entstanden sind, von denen man eine starke Beeinträchtigung der Betriebseinnahmen besorgen mußte; wir erinnern insbesondere an die badische Linie Basel-Konstanz, die Kinzigthal- und Nagoldbahn, die Verbindungsbahn zwischen den beiden Bahnhöfen in Basel. Ganz besonders stetig zeigt sich der Verkehrsaufschwung seit Beginn der Siebzigerjahre, indem der Sprung, welchen das Jahr 1871 gegenüber dem vorhergehenden und dem nachfolgenden Jahre aufweist, auf die damals in Folge des deutsch-französischen Krieges eingetretenen ausnahmsweisen Verhältnisse zurückzuführen ist.

Was speziell den Personenverkehr betrifft, so ergibt die nachfolgende Tabelle, daß sich zwar die Zahl der einfachen Billete und die kilometrische Einnahme von dem einzelnen Reisenden vermindert hat, daß aber der daherige Ausfall durch eine ungemein starke Vermehrung der Zahl der mit Retourbilleten Reisenden mehr als ausgeglichen worden ist. Ohne Zweifel ist letztere Vermehrung großentheils als eine Folge der Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Retourbillete zu betrachten, daneben hat im Allgemeinen eine starke Zunahme des Lokalverkehrs stattgefunden.

Etwas auffallen dürfte beim ersten Blick, daß der Gepäckertrag mit der Einnahmenvermehrung beim Personenverkehr nicht nur nicht Schritt gehalten hat, sondern sogar hinter dem Vorjahr noch etwas zurückgeblieben ist. Es kommt dies sehr wahrscheinlich davon her, daß, wie schon angedeutet, jene Vermehrung vorwiegend auf einer Steigerung des Lokalverkehres beruht, bei welchem der Gepäcktransport weniger ins Gewicht fällt.

Auch im Berichtsjahre finden wir beim Viehtransport wieder eine Verminderung sowohl der transportirten Stückzahl als der Einnahmen. Dadurch scheint die schon voriges Jahr geäußerte Ansicht ihre Bestätigung zu finden, daß die Verkehrsbeschränkungen, zu welchen die eidgenössischen Behörden behufs Verhütung des Verschleppens von Viehseuchen durch die Eisenbahnen sich veranlaßt gefunden haben, die Viehtransporte per Bahn vermindern, theils indem die Eigner zu anderen Transportarten zurückkehren oder vom Transport auf größere Distanzen abgehalten werden, theils indem dieselben zu möglichster Vermeidung der schweizerischen Bahnen sich bestimmt fühlen. Aus dem gleichen Grunde haben wir von vornherein auf Einbeziehung der schweizerischen Route in die neueingerichteten direkten Viehverkehre zwischen Rußland, Österreich, Süddeutschland und Frankreich verzichten müssen.

Ganz besonders groß ist die Verkehrssteigerung beim Gütertransport, laut nachstehenden Zahlen:

Jahr.	Zentner.	Zentnerkilometer.	Einnahmen.
1872	18,117,636	997,255,992	Fr. 5,009,830
1873	19,485,483	1,068,961,491	„ 5,331,360
1874	21,330,224	1,153,322,985	„ 5,619,913

Wie die nachfolgende Tabelle über die Vertheilung des Verkehres nach den Monaten darthut, hatte das erste Vierteljahr, wohl in Folge der damaligen gedrückten Geschäftsstimmung, eher das gegentheilige Ergebniß befürchten lassen. Vom zweiten Vierteljahr an aber trat ein vollständiger Umschwung ein, der zum Theil aus gesteigerter industrieller Thätigkeit und den bedeutenden Bezügen für die in der Ostschweiz stattfindenden Eisenbahnbauten sich erklärt, in erheblichem Umfange aber auch auf die großen Obsttransporte und das vom September an sich zeigende Wiederaufleben des Getreideimportes über Romanshorn zurückzuführen ist. Rücksichtlich der Vertheilung des Güterverkehres auf die einzelnen Tarifklassen machen wir auf die hierüber angelegte Tabelle aufmerksam, welche namentlich für Eilgut und die Wagenladungsklassen D und E eine starke Zunahme ergibt.

Die „mittelbaren Betriebseinnahmen" weisen einen Mehrertrag von Fr. 745,021.75 Cts. gegenüber dem Vorjahr auf und veranlassen uns zu folgenden erläuternden Bemerkungen über die wesentlicheren Differenzen:

Die Mehreinnahme von Fr. 695,242. 03 Cts. auf den Zinsen von ausgeliehenen Geldern erklärt sich aus der Vermehrung des Aktien- und Obligationenkapitals und der Subventionsdarleihen, indem die betreffenden Kapitalien, soweit sie für Bauzwecke Verwendung fanden, aus den Baurechnungen der Betriebsrechnung zu 4 Prozent zu verzinsen waren, während 1 weiterer Prozent der im Ganzen zu 5 Prozent berechneten Bauzinse statutengemäß dem Reservefond zufiel; die einstweilen verfügbar bleibenden Kapitalien konnten zum Theil auf längere Zeit und zu Bedingungen angelegt werden, welche einen erheblichen Zinsverlust auf denselben verhüteten. Zur richtigen Würdigung dieser Mehreinnahme sind übrigens die unter den Ausgaben komparirenden Mehrverwendungen für Verzinsung der Anleihen und Dividendenvertheilung an die Aktien in Vergleichung zu ziehen. Die Mehrerträgnisse der Betheiligungskapitalien bei der Zürich-Zug-Luzerner- und der Bülach-Regensbergerbahn, im Betrage von Fr. 60,000 und Fr. 20,091. 47 Cts. gegenüber dem Vorjahre, finden ihren Grund in der erhöhten Dividende, welche diese beiden Eisenbahnunternehmungen im Jahre 1874 abgeworfen haben. Hinsichtlich des um Fr. 30,647. 30 Cts. angewachsenen Rückschlages auf dem Dampfbootbetrieb gegenüber dem Vorjahre verweisen wir auf die den Dampfbootbetrieb im Besondern behandelnde Abtheilung des Geschäftsberichtes.

2. Verkehr und Einnahmen nach den einzelnen Rechnungsrubriken.

	Transportquantitäten				Einnahmen			
	1873		1874		1873		1874	
I. Personentransport.	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr. Cts.	Prozente	Fr. Cts.	Prozente
a. Zur gewöhnlichen Fahrtaxe:								
Einfache Fahrt . . . I. Klasse .	32,215	0.82	30,196	0.70	155,475. 12	4.27	132,763. 08	3.49
„ „ . . . . II. „ .	349,923	8.91	332,055	7.74	951,538. 45	26.14	920,685. 73	24.20
„ „ . . . . III. „ .	883,504	22.49	816,233	19.02	1,032,058. 93	28.35	1,047,341. 85	27.53
b. Zu ermäßigten Fahrtaxen:								
Mit Güterzügen . . . II. „ .	8,587	0.22	7,744	0.18	9,370. 23	0.26	7,841. 08	0.21
„ „ . . . . III. „ .	119,553	3.04	105,524	2.46	74,697. 86	2.05	64,892. 64	1.71
Hin- und Rückfahrt . . I. „ .	5,162	0.13	5,406	0.13	12,883. 17	0.35	11,422. 57	0.30
„ „ „ . . II. „ .	308,986	7.87	403,312	9.40	314,115. 60	8.63	430,026. 57	11.30
„ „ „ . . III. „ .	1,401,172	35.67	1,799,308	41.94	699,511. 36	19.22	958,471. 67	25.20
Abonnementsbillete . . II. „ .	137,040	3.49	146,770	3.42	46,041. 84	1.26	47,403. 89	1.25
„ . . III. „ .	444,934	11.33	496,523	11.57	47,779. 14	1.31	50,593. 20	1.33
Militär- und Polizeitransporte III. „ .	42,051	1.07	43,438	1.01	23,729. 10	0.65	29,601. 24	0.78
Pilger . . . . . III. „ .	67,620	1.72	58	0.00	112,755. 68	3.10	33. 25	0.00
Gesellschafts-, Schul- u. Lustfahrten . . . . I. „ .	2,865	0.07	1,147	0.03	11,658. 16	0.32	692. 28	0.02
„ II. „ .	37,656	0.96	28,189	0.66	69,255. 83	1.90	36,014. 73	0.95
„ III. „ .	86,632	2.21	74,846	1.74	79,605. 45	2.19	65,829. 61	1.73
Total	3,927,900	100	4,290,749	100	3,640,475. 92	100	3,803,613. 39	100
Rekapitulation nach Klassen:								
I. Klasse	40,242	1.03	36,749	0.85	180,016. 45	4.95	144,877. 93	3.81
II. „	842,192	21.44	918,070	21.40	1,390,321. 95	38.19	1,441,972. 20	37.91
III. „	3,045,466	77.53	3,335,930	77.75	2,070,137. 52	56.86	2,216,763. 26	58.28
Total	3,927,900	100	4,290,749	100	3,640,475. 92	100	3,803,613. 39	100
	Zentner		Zentner					
II. Gepäcktransport.	205,628	.	222,556	.	203,234. 39	.	203,182. 41	.
III Viehtransport.	Stück		Stück					
Klasse I	4,229	3.76	5,789	5.74	136,625. 68	.	132,481. 05	.
„ II	33,163	29.49	33,540	33.27				
„ III	30,406	27.03	34,240	33.97				
„ IV	44,679	39.72	27,243	27.02				
Total	112,477	100	100,812	100	136,625. 68	.	132,481. 05	.
IV. Gütertransport.	Zentner		Zentner					
Eilgut	593,337	3.04	665,606	3.12	401,338. 74	7.53	430,634. 36	7.66
Normalklasse I	1,166,236	5.99	1,148,386	5.38	561,062. 43	10.52	554,183. 63	9.86
„ II	2,737,105	14.05	2,847,328	13.35	911,577. 27	17.10	959,581. 90	17.08
Wagenladungsklasse A	1,440,775	7.39	1,303,539	6.11	523,483. 55	9.82	458,051. 35	8.15
„ B	3,197,436	16.41	2,914,627	13.66	965,584. 73	18.11	835,303. 24	14.86
„ C	1,751,692	8.99	1,870,419	8.77	449,252. 55	8.43	481,027. 79	8.56
„ D	2,113,883	10.85	2,965,988	13.91	315,821. 29	5.92	486,539. 21	8.66
„ E	6,485,019	33.28	7,614,331	35.70	921,106. 78	17.28	1,088,427. 36	19.37
Lokalspesen (Waag-, Lad-, Lager-, Zu- und Abfuhrgebühren, Nachnahmeprovision 2c.) . .	.	.	.	.	282,132. 85	5.29	326,164. 33	5.80
Total	19,485,483	100	21,330,224	100	5,331,360. 19	100	5,619,913. 17	100
V. Mittelbare Betriebseinnahmen . .	.	.	.	.	1,616,294. 71	.	2,361,316. 46	.
Gesammt-Total	.	.	.	.	10,927,990. 89	.	12,120,506. 48	.

3. Durchschnittsergebnisse.

(Bahnlänge: 213 Kilometer.)		1873	1874
Personentransport.			
Einnahmebetreffniß per Kilometer	Franken	17,091.44	17,857.34
„ „ Reisenden	„	0.93	0.89
„ „ „ und Kilometer	Centimes	4.44	4.36
Jeder Reisende hat befahren in I. Klasse	Kilometer	49.34	42.46
„ „ „ „ „ II. „	„	29.56	28.75
„ „ „ „ „ III. „	„	18.10	17.75
„ „ „ „ im Durchschnitt aller Klassen	„	20.88	20.32
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen in I. Klasse	Reisende	9,321	7,326
„ „ „ „ „ „ „ II. „	„	116,876	123,898
„ „ „ „ „ „ „ III. „	„	258,849	278,071
„ „ „ „ „ „ im Total	„	385,046	409,295
Auf jeden Kilometer kommen	„	18,441	20,141
„ „ Personenwagenachsen-Kilometer kommen	„	5.30	5.49
Gepäcktransport.			
Einnahmebetreffniß per Kilometer	Franken	954.15	953.91
„ „ Zentner	„	0.99	0.91
„ „ Zentner-Kilometer	Centimes	2.66	2.60
„ „ Tonnen-Kilometer	„	53.20	52.00
„ „ Reisenden	„	5.17	4.74
Jeder Zentner hat befahren	Kilometer	37.09	35.09
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	Zentner	35,806	36,661
Auf jeden Kilometer kommen	„	965	1,045
„ „ Reisenden „	Pfund	5.24	5.19
Viehtransport.			
Einnahmebetreffniß per Kilometer	Franken	641.43	621.98
„ „ Stück	„	1.21	1.31
Gütertransport.			
Einnahmebetreffniß per Kilometer	Franken	25,029.86	26,384.57
„ „ Zentner	Centimes	27.36	26.35
„ „ Zentner-Kilometer	„	0.50	0.49
„ „ Tonnen-Kilometer	„	10.00	9.80
Jeder Zentner hat befahren	Kilometer	54.86	54.07
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	Zentner	5,018,599	5,414,662
„ jeden Kilometer kommen	„	91,481	100,142
„ „ Güterwagenachsen-Kilometer (Gepäck und Vieh inbegriffen) kommen	„	26.92	28.29
Mittelbare Betriebseinnahmen.			
Betreffniß per Kilometer	Franken	7,588.24	11,085.99
Total-Einnahme per Kilometer	„	51,305.12	56,903.79

4. Frequenz und Einnahmen nach den Monaten.

	Transportquantitäten											
	Personen	Gepäck	Vieh	Güter								
	Zahl	Zentner	Stück	Eilgut	Klasse I	Klasse II	Klasse A	Klasse B	Klasse C	Klasse D	Klasse E	Total
				Zentner	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner
Januar .	274,188	10,174	6,659	47,542	85,190	217,319	141,889	357,507	112,051	147,121	425,972	1,534,591
Februar .	258,016	10,189	6,268	41,062	83,330	215,778	103,698	212,096	114,147	158,799	405,303	1,334,213
März . .	272,991	12,178	7,606	51,145	98,350	251,054	120,792	246,857	135,953	178,311	558,399	1,640,861
April . .	331,318	14,011	6,062	56,094	95,994	237,354	114,306	240,312	142,604	198,583	587,041	1,672,288
Mai . .	424,229	16,924	8,522	50,862	91,513	235,153	97,984	250,092	161,719	251,542	693,206	1,832,071
Juni . .	378,033	19,569	7,428	54,234	90,154	218,944	97,660	200,538	160,361	280,735	787,254	1,889,880
Juli . .	453,582	31,407	7,749	60,978	89,019	209,263	101,209	185,216	167,378	237,350	891,284	1,941,697
August .	460,860	34,401	14,179	56,815	102,579	217,175	82,534	179,989	163,992	219,296	775,277	1,797,657
September	422,430	26,006	11,798	58,425	104,758	248,649	110,735	229,723	168,476	317,839	698,520	1,937,125
Oktober .	403,783	20,710	8,388	76,028	110,904	293,820	88,643	235,555	269,409	583,111	680,154	2,337,624
November .	329,455	14,978	7,711	57,252	104,952	258,212	109,356	276,612	148,456	232,186	582,535	1,769,561
Dezember .	281,864	12,009	7,304	55,169	91,643	244,607	134,733	300,130	125,873	161,115	529,386	1,642,656
Total	4,290,749	222,556	99,674	665,606	1,148,386	2,847,328	1,303,539	2,914,627	1,870,419	2,965,988	7,614,331	21,330,224
gegenüber 1873:												
mehr .	362,849	16,928	—	72,269	—	110,223	—	—	118,727	852,105	1,129,312	1,844,741
weniger .	—	—	12,803	—	17,850	—	137,236	282,809	—	—	—	—

	Einnahmen															
	Personen		Gepäck		Vieh		Güter		Mittelbare Betriebs-Einnahmen		Total		Brutto-Einnahme per Kilometer 1874		Brutto-Einnahme per Kilometer 1873	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Januar .	203,750	48	9,001	80	8,422	03	436,851	55	.	.	658,025	86	3,089	32	3,006	09
Februar .	192,813	44	8,193	38	7,752	80	372,541	34	.	.	581,300	96	2,729	11	2,705	86
März . .	222,472	40	10,412	94	11,204	65	443,035	—	.	.	687,124	99	3,225	94	3,260	72
April . .	282,383	98	13,287	68	9,077	64	440,890	06	.	.	745,639	36	3,500	65	3,278	54
Mai . .	342,229	33	15,969	28	10,105	43	463,006	21	.	.	831,310	25	3,902	87	3,633	16
Juni . .	340,921	53	18,247	63	10,968	41	453,930	77	.	.	824,068	34	3,868	87	3,728	47
Juli . .	475,909	43	28,840	90	10,148	—	456,468	96	.	.	971,367	29	4,560	41	4,379	36
August . .	502,299	69	32,308	27	15,760	15	443,636	13	.	.	994,004	24	4,666	69	4,310	38
September	428,526	11	25,117	89	15,069	81	502,188	56	.	.	970,902	37	4,558	23	4,345	49
Oktober .	362,422	56	19,541	96	11,849	92	628,650	22	.	.	1,022,464	66	4,800	30	4,425	90
November .	241,589	80	12,508	59	10,027	48	489,247	69	.	.	753,373	56	3,536	97	3,367	36
Dezember .	208,294	64	9,752	09	12,094	73	489,466	68	.	.	719,608	14	3,378	44	3,275	55
Januar bis Dezember .	.	.	.	.	.	.	.	.	2,361,316	46	2,361,316	46	11,085	99	7,588	24
Total	3,803,613	39	203,182	41	132,481	05	5,619,913	17	2,361,316	46	12,120,506	48	56,903	79	51,305	12
gegenüber 1873:																
mehr . .	163,137	47	—	—	—	—	288,552	98	745,021	75	1,192,515	59	5,598	67	—	—
weniger .	—	—	51	98	4,144	63	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

5. Frequenz und Einnahmen nach den Stationen.

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Total-Einnahme		Gegenüber 1873		Rangordnung der Stationen nach	
				Versandt	Empfang	Total			Personen	Güter	Personenzahl	Gütergewicht
	Anzahl	Zentner	Stück	Zentner	Zentner	Zentner	Fr.	Cts.	Anzahl	Zentner		
Rorschach	68,508	2,231	511	364,857	502,592	867,449	222,011	58	+ 1,836	– 59,390	11	5
Horn	15,382	325	101	160,658	51,984	212,642	23,982	89	+ 1,192	– 21,726	46	16
Arbon	49,110	1,105	93	39,931	99,683	139,614	44,039	65	+ 4,522	+ 39,371	19	22
Egnach	16,751	400	188	22,902	90,882	113,784	25,182	83	+ 2,028	– 18,920	43	25
Romanshorn	109,753	6,002	5,491	1,208,128	886,666	2,094,794	880,819	86	+ 12,365	+ 157,613	5	3
Uttweil	11,833	312	117	8,367	12,555	20,922	9,443	20	+ 677	+ 4,919	48	46
Keßweil	10,271	108	66	25,819	27,716	53,535	14,698	16	+ 743	+ 9,221	49	36
Güttingen	18,449	187	164	15,119	36,086	51,205	19,733	69	+ 797	+ 2,399	40	37
Altnau	13,373	283	281	9,552	9,757	19,309	13,868	04	+ 1,092	– 2,314	47	47
Münsterlingen	23,501	143	307	10,960	27,880	38,840	19,599	31	+ 1,760	+ 3,335	30	42
Kreuzlingen	25,671	848	79	32,382	49,816	82,198	48,280	86	+ 1,647	+ 8,221	29	31
Konstanz	66,864	3,709	791	329,947	194,065	524,012	190,075	96	+ 7,434	+ 100,425	12	7
Amrisweil	48,406	1,529	4,176	53,611	169,133	222,744	79,048	97	+ 1,697	+ 16,590	20	14
Erlen	21,478	351	853	17,196	48,149	65,345	30,324	07	+ 893	– 48,755	32	32
Sulgen	29,721	607	687	28,060	219,620	247,680	50,717	99	+ 4,513	+ 137,701	26	13
Bürglen	21,856	410	531	51,893	109,656	161,549	52,429	42	+ 1,747	– 61,456	31	19
Weinfelden	57,154	1,339	3,232	53,337	103,833	157,170	84,440	63	– 24,764	– 55,246	15	20
Märstetten	19,746	312	1,386	64,557	61,709	126,266	43,415	07	+ 1,106	+ 33,672	34	23
Müllheim	27,572	706	1,007	49,976	48,063	98,039	42,496	67	– 1,328	+ 15,946	27	29
Felben	17,068	139	845	31,167	25,244	56,411	22,221	91	+ 1,390	– 43,309	41	35
Frauenfeld	103,816	3,701	2,801	145,095	272,391	417,486	196,455	18	+ 1,608	+ 15,910	7	12
Islikon	20,076	299	332	11,529	31,068	42,597	19,056	06	+ 123	– 16,017	33	40
Wiesendangen	18,615	176	166	7,928	28,574	36,502	12,199	46	+ 1,828	+ 7,657	39	43
Winterthur	342,787	12,028	9,200	536,385	1,731,866	2,268,251	847,583	36	+ 34,418	+ 113,740	2	2
Hettlingen	16,811	288	193	3,708	14,472	18,180	7,762	59	+ 4,938	+ 11,928	42	48
Henggart	19,209	497	554	5,268	9,049	14,317	13,095	19	+ 3,042	+ 4,450	38	50
Andelfingen	46,950	1,481	2,498	47,247	429,421	476,668	71,754	66	+ 11,301	+ 384,644	21	9
Marthalen	19,603	512	398	61,465	47,395	108,860	34,208	02	+ 817	+ 13,647	35	28
Uebertrag	1,260,334	40,028	37,048	3,397,044	5,339,325		3,118,945	28				

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Total-Einnahme		Gegenüber 1873		Rangordnung der Stationen nach	
				Versandt	Empfang	Total			Personen	Güter	Personenzahl	Gütergewicht
	Anzahl	Zentner	Stück	Zentner	Zentner	Zentner	Fr.	Cts.	Anzahl	Zentner		
Uebertrag	1,260,334	40,028	37,048	3,397,044	5,339,325		3,118,945	28				
Dachsen	26,168	998	110	10,039	6,224	16,263	27,925	29	– 255	+ 4,102	28	49
Schaffhausen	94,964	10,030	7,839	1,154,627	494,217	1,648,844	627,175	58	+ 4,634	+ 446,815	9	4
Kemptthal	32,362	372	244	54,813	131,311	186,124	37,434	18	+ 2,337	+ 48,392	24	17
Effretikon	63,032	612	3,737	31,091	30,602	61,693	41,858	80	+ 7,556	+ 4,631	14	33
Dietlikon	36,490	752	169	18,830	20,297	39,127	21,003	37	+ 3,191	+ 11,323	23	41
Wallisellen	52,704	439	160	19,141	29,069	48,210	30,787	23	+ 7,192	+ 4,158	18	39
Oerlikon	134,694	962	337	50,245	63,303	113,548	44,307	67	+ 21,827	– 2,897	4	26
Zürich	1,092,660	61,027	4,810	1,762,450	5,638,471	7,400,921	3,204,914	66	+107,239	+ 647,279	1	1
Altstetten	69,646	420	111	27,705	60,443	88,148	32,338	36	+ 14,197	– 7,801	10	30
Schlieren	39,112	768	178	20,994	40,401	61,395	23,826	19	+ 3,583	+ 13,051	22	34
Dietikon	54,370	1,986	302	52,378	91,510	143,888	56,361	26	+ 3,919	– 19,149	17	21
Killwangen	19,345	493	146	31,458	3,958	35,416	15,910	13	+ 3,890	+ 16,074	37	44
Baden	171,769	8,837	1,316	169,128	338,343	507,471	251,118	03	+ 17,972	+ 47,052	3	8
Turgi	54,452	1,013	766	43,209	71,231	114,440	60,343	19	+ 4,308	– 8,678	16	24
Siggenthal	16,071	303	137	188,462	31,876	220,338	35,179	22	+ 930	+ 35,400	45	15
Döttingen	19,349	443	510	30,327	20,408	50,735	24,753	71	+ 1,697	– 8,267	36	38
Koblenz	9,553	283	1,398	127,399	44,046	171,445	32,929	17	– 1,199	– 84,949	50	18
Brugg	105,566	2,945	3,523	115,147	339,303	454,450	151,550	53	+ 12,519	+ 17,112	6	10
Schinznach	31,656	1,274	75	14,213	16,630	30,843	28,759	02	+ 312	– 8,929	25	45
Wildegg	63,531	1,821	1,162	157,940	262,509	420,449	104,228	76	– 7,512	– 172,729	13	11
Ruppersweil	16,578	148	73	30,175	82,614	112,789	21,791	64	+ 4,013	+ 20,071	44	27
Aarau	99,567	3,958	2,081	386,019	355,853	741,872	261,922	01	+ 2,442	– 186,471	8	6
Zürich Zug Luzern, Bülach Regensberg und fremde Bahnen	665,783	65,894	20,799	9,094,125	3,475,015	12,569,140	—	—	+ 63,744	+ 885,370		
Transitverkehr	60,993	16,750	13,781	4,343,265	4,343,265	8,686,530	1,503,826	74	+ 4,891	+ 1,234,266		
Mittelbare Betriebs-Einnahmen	.	.	.	.	.	.	2,361,316	46				
Total	4,290,749	222,556	100,812	21,330,224	21,330,224		12,120,506	48				

6. Verkehr mit andern Bahnen und Transitverkehr über die Nordostbahn.

	Von der Nordostbahn		Nach der Nordostbahn		Total		Differenz gegenüber 1873	
	Personen	Güter Zentner	Personen	Güter Zentner	Personen	Güter Zentner	Personen	Güter Zentner
I. Direkter Verkehr der Nordostbahn.								
Zürich-Zug-Luzern	144,530	448,045	138,784	403,690	† 283,314	† 851,735	+ 25,656	+ 77,570
Bülach-Regensberg	93,461	146,124	90,758	250,705	184,219	396,829	+ 27,631	+ 193,770
Vereinigte Schweizerbahnen	244,646	1,528,857	248,195	1,339,491	§ 492,841	§2,868,348	+ 57,460	+ 419,401
Zentralbahn und weiter gelegene Bahnen	116,162	1,008,648	124,622	4,988,500	240,784	5,997,148	+ 15,622	+ 412,247
Gr. bad. Bahn " " " "	49,546	155,445	48,782	1,595,387	98,328	1,750,832	+ 6,751	– 290,475
K. württemberg. Staatsbahn	6,692	82,917	6,783	289,647	13,475	* 372,564	– 7,618	+ 90,644
K. bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	9,566	104,979	7,791	226,705	17,357	* 331,684	+ 3,956	– 17,787
Tessin und Italien via Gotthard	78	—	68	—	146	—	– 34	—
Total	664,681	3,475,015	665,783	9,094,125	1,330,464	12,569,140		
II. Transitverkehr über die Nordostbahn.	Von Zürich-Zug Luzern		Nach Zürich-Zug Luzern					
Bülach-Regensberg	832	2,327	904	4,845	1,736	7,172	+ 458	+ 2,409
Vereinigte Schweizerbahnen	4,456	66,737	5,172	63,578	9,628	130,315	+ 791	– 3,187
Zentralbahn und weiter gelegene Bahnen	161	4,594	94	29,645	255	34,239	+ 17	+ 12,977
Gr. bad. Bahn " " " "	1,094	41,682	1,292	112,331	2,386	154,013	+ 425	– 17,252
K. württemberg. Staatsbahn	555	16,705	362	10,568	917	27,273	+ 427	+ 9,392
K. bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	1,587	50,330	785	24,273	2,372	74,603	+ 858	+ 20,864
	Von Bülach-Regensberg		Nach Bülach-Regensberg					
Vereinigte Schweizerbahnen	1,809	32,741	1,717	34,592	3,526	67,333	+ 1,494	+ 16,817
Zentralbahn und weiter gelegene Bahnen	82	3,077	32	70,565	114	73,642	+ 28	+ 19,606
Gr. bad. Bahn " " " "	—	352	—	21,269	—	21,621	—	+ 3,186
K. württemberg. Staatsbahn	—	462	—	2,291	—	2,753	—	+ 2,226
K. bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	—	3,041	—	536	—	3,577	—	– 603
	Von den Verein. Schweizerbahnen		Nach den Verein. Schweizerbahnen					
Vereinigte Schweizerbahnen	1,948	14,225	2,120	10,633	4,068	24,858	+ 954	+ 4,090
Zentralbahn und weiter gelegene Bahnen	13,709	268,450	12,917	2,093,240	26,626	2,361,690	+ 4,414	+ 460,371
Gr. bad. Bahn " " " "	935	26,566	1,084	391,389	2,019	417,955	—	– 207,943
K. württemberg. Staatsbahn	—	72,976	—	9,793	—	82,769	—	+ 71,881
K. bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	—	18,089	—	9,301	—	27,390	—	+ 21,587
	Von der Schweiz. Zentralbahn und weiter		Nach der Schweiz. Zentralbahn und weiter					
Gr. bad. Bahn	953	320	1,135	3,983	2,088	4,303	+ 491	+ 2,503
K. württemberg. Staatsbahn	143	96,882	81	54,985	224	151,867	– 45	+ 49,996
K. bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	2,494	383,365	2,540	292,527	5,034	675,892	– 5,421	+ 148,213
Total des Transitverkehres	30,758	1,102,921	30,235	3,240,344	60,993	4,343,265		
Gesammt-Total	695,439	4,577,936	696,018	12,334,469	1,391,457	16,912,405		

* Verkehr nach und von Romanshorn nicht inbegriffen.

** † Inklusive Verkehr der Station Zürich.
§ " " " Stationen Zürich und Oerlikon nach und von der Glattthallinie.

** Die jährliche Aversalentschädigung, welche von der Unternehmung Zürich-Zug-Luzern für die Mitbenutzung der Bahnstrecke Zürich-Altstetten und von den Vereinigten Schweizerbahnen für die Mitbenutzung der Bahnstrecke Zürich-Wallisellen an die Nordostbahn geleistet wird, findet sich unter den Transporteinnahmen verrechnet, und demzufolge ist auch der von den Zügen der Zürich-Zug-Luzernbahn, bezw. denjenigen der Vereinigten Schweizerbahnen auf jenen Strecken beförderte Verkehr als direkter Verkehr in die entsprechenden Transportrubriken aufgenommen.

7. Verkehr nach Entfernungen.

Distanz		Personen					Personen-Kilometer		Gepäck		Vieh	
Stunden	Kilometer	I	II	III	Total							
					1874	1873	1874	1873	1874	1873	1874	1873
		Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Zentner	Zentner	Stück	Stück
0½	2.4	20	1,912	9,239	11,171	11,021	26,810	26,450	254	230	83	20
1	4.8	6,390	147,353	782,124	935,867	859,632	4,492,162	4,126,234	33,278	27,851	5,132	4,575
1½	7.2	445	47,499	373,194	421,138	389,200	3,032,194	2,802,240	6,195	6,021	2,730	3,620
2	9.6	2,257	115,818	559,992	678,067	630,953	6,509,443	6,057,149	25,100	22,904	7,008	5,848
2½	12.0	37	20,926	192,532	213,495	203,998	2,561,940	2,447,976	4,666	4,443	864	839
3	14.4	1,267	35,783	189,780	226,830	144,833	3,266,352	2,085,595	7,136	6,065	4,053	3,291
3½	16.8	261	24,852	119,851	144,964	139,066	2,435,395	2,336,309	5,521	5,083	3,065	2,819
4	19.2	129	30,455	165,138	195,722	182,082	3,757,862	3,495,974	7,413	6,302	5,508	4,776
4½	21.6	169	17,822	81,960	99,951	86,275	2,158,942	1,863,540	2,665	3,129	3,530	3,668
5	24.0	752	49,109	91,687	141,548	132,301	3,397,152	3,175,224	6,952	6,147	1,930	1,968
5½	26.4	1,554	106,294	199,610	307,458	271,572	8,116,891	7,169,501	16,499	14,061	4,735	4,373
6	28.8	548	21,456	47,811	69,815	66,051	2,010,672	1,902,269	6,497	5,920	1,572	1,672
6½	31.2	723	21,745	61,312	83,780	74,383	2,613,936	2,320,750	6,668	6,577	6,005	8,590
7	33.6	111	13,391	48,375	61,877	64,889	2,079,067	2,180,270	2,930	2,538	2,400	2,127
7½	36.0	822	14,287	42,604	57,713	47,304	2,077,668	1,702,944	4,747	3,435	2,072	858
8	38.4	327	7,456	25,118	32,901	35,435	1,263,398	1,360,704	2,163	1,761	813	923
8½	40.8	62	5,761	21,717	27,540	25,564	1,123,632	1,043,011	1,344	1,351	1,466	2,116
9	43.2	105	12,422	25,784	38,311	42,164	1,655,035	1,821,485	2,092	2,174	2,410	1,724
9½	45.6	1,446	14,532	25,864	41,842	36,555	1,907,995	1,666,908	5,201	5,810	443	386
10	48.0	176	3,887	14,871	18,934	19,570	908,832	939,360	1,552	1,368	913	684
10½	50.4	7,782	77,942	96,710	182,434	169,500	9,194,674	8,542,800	26,770	27,552	4,413	5,750
11	52.8	1,030	5,767	8,998	15,795	14,717	833,976	777,058	1,067	1,111	1,003	1,124
11½	55.2	4	1,496	6,322	7,822	5,654	431,774	312,101	434	377	1,003	486
12	57.6	3,285	32,366	44,524	80,175	72,714	4,681,080	4,188,326	9,620	8,052	5,781	5,263
12½	60.0	1,254	7,430	12,824	21,508	23,753	1,290,480	1,425,180	6,221	5,508	6,435	6,871
13	62.4	572	4,042	3,028	7,642	8,425	476,861	525,720	1,733	1,338	224	442
13½	64.8	16	667	2,370	3,053	3,697	197,834	239,566	223	188	3,082	403
14	67.2	5	1,646	3,401	5,052	4,125	339,494	277,200	334	378	696	4,700
14½	69.6	2	1,327	830	2,159	1,997	150,266	138,991	59	38	25	125
15	72.0	50	2,021	4,391	6,462	7,349	465,264	529,128	629	508	809	1,163
15½	74.4	11	820	1,476	2,307	1,917	171,641	142,625	190	142	155	354
16	76.8	823	14,181	20,443	35,447	25,889	2,722,330	1,988,275	6,472	5,572	10,172	7,631
Uebertrag		32,435	862,465	3,283,880	4,178,780	3,802,585	76,288,052	69,610,863	202,625	183,734	90,530	89,189

Verkehr nach Entfernungen.

Distanz		Personen					Personen-Kilometer		Gepäck		Vieh	
Stunden	Kilometer	I	II	III	Total							
					1874	1873	1874	1873	1874	1873	1874	1873
		Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Zentner	Zentner	Stück	Stück
Uebertrag		32,435	862,465	3,283,880	4,178,780	3,802,585	76,288,052	69,610,863	202,625	183,734	90,530	89,189
16½	79.2	.	34	343	377	155	29,858	12,276	24	9	3	.
17	81.6	31	710	1,464	2,205	1,767	179,928	144,187	260	245	243	13
17½	84.0	1,705	16,153	21,411	39,269	46,038	3,298,596	3,867,192	6,742	6,414	550	840
18	86.4	645	4,791	2,951	8,387	7,265	724,637	627,696	1,656	2,127	193	471
18½	88.8	7	207	754	968	1,770	85,958	157,176	48	34	130	124
19	91.2	3	537	1,076	1,616	1,087	147,379	99,134	140	93	356	164
19½	93.6	14	964	2,868	3,846	4,354	359,986	407,534	578	567	728	713
20	96.0	.	40	151	191	126	18,336	12,096	25	36	1	106
20½	98.4	220	16,338	6,084	22,642	22,148	2,227,973	2,179,363	951	673	244	216
21	100.8	19	552	800	1,371	1,032	138,197	104,026	152	128	16	185
21½	103.2	235	3,433	4,334	8,002	7,315	825,806	754,908	1,082	964	551	1,324
22	105.6	70	733	800	1,603	1,388	169,277	146,573	297	294	130	155
22½	108.0	324	3,159	3,939	7,422	7,761	801,576	838,188	3,295	3,190	936	2,015
23	110.4	2	182	342	526	2,090	58,070	230,736	73	87	871	1,146
23½	112.8	.	3	14	17	26	1,918	2,933	3	1	.	1
24	115.2	.	39	302	341	184	39,283	21,197	33	20	12	70
24½	117.6	.	15	55	70	46	8,232	5,410	53	52	354	48
25	120.0	1	154	114	269	198	32,280	23,760	100	72	231	82
25½	122.4	.	.	2	2	3	245	367	.	.	.	.
26	124.8	.	171	96	267	350	33,322	43,680	62	58	7	3
26½	127.2	.	55	90	145	85	18,444	10,812	63	52	2,660	2,835
27	129.6	.	13	37	50	32	6,480	4,147	3	6	.	.
27½	132.0	843	5,701	2,908	9,452	16,933	1,247,664	2,235,156	3,411	4,914	1,975	12,488
28	134.4	.	7	17	24	55	3,226	7,392	5	4	2	.
28½	136.8	.	.	.	.	4	.	547	1	2	.	31
29	139.2	9	36	21	66	28	9,187	3,898	20	9	4	30
29½	141.6	1	11	46	58	72	8,213	10,195	20	16	.	8
30	144.0	.	7	15	22	59	3,168	8,496	8	7	.	.
30½	146.4	.	21	13	34	9	4,978	1,318	11	5	.	1
31	148.8	130	1,182	555	1,867	1,435	277,810	213,528	573	1,394	85	211
31½	151.2	4	66	85	155	198	23,436	29,937	57	55	.	1
32	153.6	51	291	363	705	1,302	108,288	199,987	185	166	.	7
Total . .		36,749	918,070	3,335,930	4,290,749	3,927,900	87,179,803	82,014,708	222,556	205,628	100,812	112,477

Verkehr nach Entfernungen.

Distanz		Güter										Zentner-Kilometer	
Stunden	Kilometer	Eilgut	I	II	A	B	C	D	E	Total 1874	Total 1873	1874	1873
		Zentner	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner	Anzahl	Anzahl
0½	2.4	1,135	907	3,725	135	1,214	1,685	13,043	7,211	29,055	53,757	69,732	129,017
1	4.8	65,194	31,825	196,604	22,835	43,942	49,613	178,163	472,665	1,060,841	865,884	5,092,037	4,156,243
1½	7.2	27,506	7,827	56,108	9,808	48,419	12,034	62,860	66,283	290,845	261,608	2,094,084	1,883,578
2	9.6	75,306	76,154	239,575	39,523	76,714	71,152	212,599	261,968	1,052,991	1,175,926	10,108,714	11,288,890
2½	12.0	9,277	5,105	35,684	2,435	9,658	6,596	22,296	25,593	116,644	160,526	1,399,728	1,926,312
3	14.4	17,324	18,208	85,054	5,072	13,332	18,660	46,281	65,982	269,913	271,284	3,886,747	3,906,490
3½	16.8	9,898	10,634	64,240	16,915	159,002	42,586	74,024	294,987	672,286	526,455	11,294,405	8,844,444
4	19.2	24,572	26,887	99,791	31,214	41,182	63,475	164,345	395,976	847,442	539,967	16,270,886	10,367,566
4½	21.6	12,758	17,984	71,467	21,035	58,026	21,011	86,515	163,806	452,602	403,458	9,776,203	8,714,693
5	24.0	12,543	7,191	59,293	14,248	11,229	13,507	26,158	69,638	213,807	180,750	5,131,368	4,338,000
5½	26.4	43,390	69,024	167,383	37,067	41,952	55,241	73,849	228,284	716,190	670,181	18,907,416	17,692,778
6	28.8	16,356	20,176	55,878	28,923	16,973	19,778	44,417	78,699	281,200	260,643	8,098,560	7,506,518
6½	31.2	19,949	27,288	115,000	36,466	43,897	67,958	106,340	290,048	706,946	600,899	22,056,715	18,748,049
7	33.6	11,322	13,149	58,575	10,177	8,689	12,111	31,982	141,241	287,246	257,278	9,651,466	8,644,541
7½	36.0	11,639	19,756	46,367	13,378	57,874	47,664	62,150	205,482	464,310	392,273	16,715,160	14,121,828
8	38.4	6,693	13,606	48,131	9,994	15,083	20,143	31,404	153,827	298,881	306,208	11,477,030	11,758,387
8½	40.8	6,503	14,139	45,574	69,921	21,395	37,660	51,375	58,446	305,013	294,739	12,444,530	12,025,351
9	43.2	7,640	6,059	33,549	5,044	14,212	13,161	20,655	63,555	163,875	170,597	7,079,400	7,369,790
9½	45.6	12,977	31,299	54,178	66,033	17,246	42,197	182,029	520,965	926,924	1,097,895	42,267,734	50,064,012
10	48.0	7,205	12,416	45,960	22,313	29,225	24,824	77,499	53,395	272,837	203,574	13,096,176	9,771,552
10½	50.4	87,360	232,007	301,857	166,359	384,464	305,821	479,745	1,028,847	2,986,460	2,571,250	150,517,584	129,591,000
11	52.8	3,828	12,474	32,788	20,083	6,325	15,146	17,601	211,835	320,080	438,556	16,900,224	23,155,757
11½	55.2	2,448	6,233	16,740	6,640	30,139	12,234	13,121	61,668	149,223	114,990	8,237,110	6,347,448
12	57.6	14,560	21,946	63,330	32,887	139,875	98,859	86,026	108,495	565,978	436,655	32,600,333	25,151,328
12½	60.0	22,368	61,319	133,335	114,606	217,714	93,846	158,005	580,867	1,382,060	1,165,511	82,923,600	69,930,660
13	62.4	2,606	3,661	16,469	1,910	26,979	9,833	27,340	26,348	115,146	67,743	7,185,110	4,227,163
13½	64.8	1,110	1,907	9,465	104	8,858	2,998	3,420	13,622	41,484	43,180	2,688,163	2,798,064
14	67.2	2,695	4,391	10,223	1,021	2,706	4,209	2,127	9,952	37,324	39,727	2,508,173	2,669,654
14½	69.6	520	997	2,926	697	933	1,433	8,803	68,645	84,954	41,140	5,912,798	2,863,344
15	72.0	4,032	19,382	32,422	28,737	55,647	25,378	57,239	223,300	446,137	495,692	32,121,864	35,689,824
15½	74.4	2,620	6,897	16,672	6,758	21,237	19,184	15,278	20,200	108,846	74,517	8,098,142	5,544,065
16	76.8	37,933	125,014	187,994	146,506	407,902	167,269	132,065	812,604	2,017,287	1,703,474	154,927,642	130,826,803
Uebertrag		581,267	925,862	2,406,357	988,844	2,032,043	1,397,266	2,568,754	6,784,434	17,684,827	15,886,337	731,538,834	652,053,149

Verkehr nach Entfernungen.

Distanz		Güter										Zentner-Kilometer	
Stunden	Kilometer	Eilgut	I	II	A	B	C	D	E	Total 1874	Total 1873	1874	1873
		Zentner	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner	Anzahl	Anzahl
Uebertrag		581,267	925,862	2,406,357	988,844	2,032,043	1,397,266	2,568,754	6,784,434	17,684,827	15,886,337	731,538,834	652,053,149
16½	79.2	175	1,013	4,555	193	11,999	2,354	2,953	6,210	29,452	15,589	2,332,598	1,234,649
17	81.6	940	1,025	3,926	5	577	1,235	2,257	15,919	25,884	27,565	2,112,134	2,249,304
17½	84.0	14,953	40,105	42,826	59,563	110,525	55,616	23,760	99,063	446,411	533,212	37,498,524	44,789,808
18	86.4	4,155	15,837	28,057	21,941	74,125	29,708	42,756	44,967	261,546	255,679	22,597,574	22,090,666
18½	88.8	647	2,179	7,619	3,770	3,633	2,146	1,766	16,821	38,581	23,164	3,425,993	2,056,963
19	91.2	678	1,538	4,731	1,513	4,808	1,190	12,750	15,202	42,410	20,528	3,867,792	1,872,154
19½	93.6	2,715	5,751	16,958	8,922	14,334	9,508	11,135	58,266	127,589	118,923	11,942,330	11,131,193
20	96.0	278	336	2,128	.	200	255	200	1,607	5,004	6,930	480,384	665,280
20½	98.4	4,256	9,062	15,132	12,375	8,380	10,253	20,622	108,786	188,866	126,767	18,584,414	12,473,873
21	100.8	934	1,265	6,317	601	.	1,278	320	200	10,915	8,874	1,100,232	894,499
21½	103.2	1,762	6,119	11,130	4,432	8,554	4,715	5,331	19,853	61,896	43,575	6,387,667	4,496,940
22	105.6	1,879	3,176	10,135	4,878	7,203	2,343	1,835	6,086	37,535	44,254	3,963,696	4,673,222
22½	108.0	8,342	12,176	75,149	40,553	83,780	72,052	60,971	38,826	391,849	390,426	42,319,692	42,166,008
23	110.4	517	1,872	6,853	1,155	3,825	4,846	.	8,000	27,068	26,678	2,988,307	2,945,251
23½	112.8	20	21	143	.	.	371	.	.	555	459	62,604	51,775
24	115.2	488	2,775	13,295	7,806	12,587	5,177	2,008	21,602	65,738	73,451	7,573,018	8,461,555
24½	117.6	571	2,798	2,509	478	15,061	518	1,193	3,803	26,931	24,865	3,167,086	2,924,124
25	120.0	433	1,510	1,609	216	520	729	876	7,363	13,256	8,754	1,590,720	1,050,480
25½	122.4	11	20	1,149	.	960	2	.	.	2,142	1,984	262,181	242,842
26	124.8	1,176	1,852	1,643	259	5,480	812	144	200	11,566	16,229	1,443,437	2,025,379
26½	127.2	1,872	7,252	7,251	2,461	11,837	2,275	14,454	52,134	99,536	93,217	12,660,979	11,857,202
27	129.6	46	336	329	3,206	631	222	.	200	4,970	2,280	644,112	295,488
27½	132.0	30,657	82,676	130,400	105,864	385,165	180,899	163,090	201,357	1,280,108	1,284,331	168,974,256	169,531,692
28	134.4	114	95	110	.	.	7	.	1,206	1,532	1,025	205,901	137,760
28½	136.8	162	507	2,507	2,938	508	2,697	160	7,200	16,679	7,810	2,281,687	1,068,408
29	139.2	178	409	4,439	464	779	38	226	2,202	8,735	8,363	1,215,912	1,164,130
29½	141.6	667	1,127	2,929	391	1,035	2,612	1,504	25,325	35,590	41,947	5,039,544	5,939,695
30	144.0	191	686	693	.	7,886	202	760	4,202	14,620	19,246	2,105,280	2,771,424
30½	146.4	134	416	1,887	2,866	101	632	276	200	6,512	4,675	953,357	684,420
31	148.8	4,166	16,473	24,996	23,641	103,848	72,390	21,557	60,897	327,968	333,586	48,801,638	49,637,597
31½	151.2	418	1,012	1,939	106	110	1,071	610	600	5,866	6,073	886,939	918,238
32	153.6	804	1,105	7,627	4,098	4,133	5,000	3,720	1,600	28,087	28,687	4,314,163	4,406,323
	Total	665,606	1,148,386	2,847,328	1,303,539	2,914,627	1,870,419	2,965,988	7,614,331	21,330,224	19,485,483	1,153,322,985	1,068,961,491

8. Verkehr nach den Waarengattungen.

	1873	1874	Gegenüber 1873 mehr	Gegenüber 1873 weniger
	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner
Abfälle: Hadern, Lumpen, Papierabfälle	64,596	55,790	—	8,806
Haare, Borsten	13,407	17,160	3,753	—
Hörner, Klauen, Knochen	30,738	30,152	—	586
Diversi	57,663	67,470	9,807	—
Baumwolle: Rohe	411,407	372,135	—	39,272
Baumwollgarne	261,841	258,602	—	3,239
Baumwollzeuge, rohe	98,568	115,594	17,026	—
Baumwollzeuge, gebleichte, gefärbte, bedruckte	299,287	308,285	8,998	—
Baumwollabfälle	73,878	84,614	10,736	—
Baumaterialien: Asphalt	22,651	26,034	3,383	—
Backsteine und Ziegel	421,875	343,005	—	78,870
Bauholz und Sägewaaren	909,286	907,006	—	2,280
Bausteine	1,252,737	1,939,492	686,755	—
Cement und Cementfabrikate	236,021	334,461	98,440	—
Dachschiefer	43,248	37,546	—	5,702
Kalk	129,038	107,963	—	21,075
Parqueterie	22,807	23,226	419	—
Steinhauerarbeiten	44,524	71,937	27,413	—
Thonröhren	30,293	33,748	3,455	—
Diversi	107,176	93,876	—	13,300
Brennmaterialien: Brennholz	385,943	434,435	48,492	—
Holzkohlen	82,087	56,638	—	25,449
Steinkohlen und Coaks	3,166,137	3,460,658	294,521	—
Torf und Braunkohlen	121,716	117,454	—	4,262
Diversi	6,590	8,440	1,850	—
Bücher, Kunstgegenstände und Musikalien	34,230	49,182	14,952	—
Chemische Produkte: Alaun	8,360	7,213	—	1,147
Chlorkalk	14,124	15,949	1,825	—
Potasche	2,453	2,789	336	—
Säuren	28,287	34,191	5,904	—
Soda	48,193	52,766	4,573	—
Vitriol (Eisen- Kupfer- und Zink-)	12,652	13,934	1,282	—
Diversi	38,866	40,624	1,758	—
Cichorien und Kaffeesurrogate	44,537	38,964	—	5,573
Colonialwaaren: Kaffee	78,717	61,402	—	17,315
Gewürze	2,867	3,922	1,055	—
Zucker	159,847	147,171	—	12,676
Diversi	28,646	32,825	4,179	—
Corkholz und Bouchons	6,209	3,743	—	2,466
Dünger und Düngemittel, Düngesalz	98,035	107,846	9,811	—
Uebertrag	8,899,537	9,918,242		

	1873	1874	Gegenüber 1873 mehr	Gegenüber 1873 weniger
	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner
Uebertrag	8 899,537	9,918,242		
Droguerien, nicht besonders genannte	36,409	39,592	3,183	—
Eis	165,948	31,211	—	134,737
Eisen: Rohes und altes, Eisenspäne	364,154	325,715	—	38,439
Fabrizirtes (Blech, Draht, Röhren, Stabeisen, Guß)	476,944	537,229	60,285	—
Eisenwaaren	248,083	341,633	93,550	—
Eisenbahnschienen und Räder	112,505	573,388	460,883	—
Maschinentheile	311,423	267,117	—	44,306
Maschinen, zusammengesetzte	29,087	35,670	6,583	—
Erden, nicht besonders genannte	87,366	59,317	—	28,049
Erze	24,869	40,446	15,577	—
Fahrzeuge und außergewöhnliche Gegenstände	152,221	208,006	55,785	—
Farben und Farbwaaren: Bleiweiß, Zinkweiß	10,641	12,148	1,507	—
Farbenerden	24,256	21,284	—	2,972
Farbextrakt, Farbbeize	6,564	11,133	4,569	—
Farbholz, roh und gemahlen	22,257	28,849	6,592	—
Farbwurzeln, Farbkräuter, Farbbeeren	7,720	8,503	783	—
Krapp und Garanzin	51,229	50,896	—	333
Diversi	27,940	31,475	3,535	—
Felle und Häute	66,383	81,078	14,695	—
Fett und Fettwaaren: Degras, Kerzen, Seife, Talg, Thran 2c.	106,265	95,673	—	10,592
Garne, nicht besonders genannte	17,390	21,632	4,242	—
Gebinde, leere und Emballagen	318,459	320,835	2,376	—
Gerberrinde und Gerbestoffe	94,265	142,597	48,332	—
Getränke: Branntwein, Liqueur	46,282	45,020	—	1,262
Bier	171,564	201,244	29,680	—
Essig	13,227	15,068	1,841	—
Mineralwasser	18,809	18,826	17	—
Wein und Most	845,787	635,909	—	209,878
Glas und Glaswaaren	75,009	83,674	8,665	—
Graphit	1,789	2,482	693	—
Gyps, gemahlen, Gypssteine	141,643	149,663	8,020	—
Harz, Pech, Colophonium	10,332	16,291	5,959	—
Hausrath, Effekten	172,971	182,810	9,839	—
Holzwaaren, (auch Fässer und Küferwaaren)	91,837	146,982	55,145	—
Kriegswaffen und Munition	23,414	21,925	—	1,489
Leder und Lederwaaren	70,308	73,472	3,164	—
Leinengarn, Leinwand und Leinenwaaren	44,832	41,812	—	3,020
Mehl und Mühlenfabrikate	334,120	375,204	41,084	—
Metalle, nicht besonders genannte, Metallwaaren, grobe	60,076	54,157	—	5,919
Mühl-, Schleif-, Wetz-, Lithographie-Steine	28,785	29,391	606	—
Nutz- und Werkholz	194,278	203,204	8,926	—
Uebertrag	14,006,978	15,500,803		

	1873	1874	Gegenüber 1873 mehr	Gegenüber 1873 weniger
	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner
Uebertrag	14,006,978	15,500,803	—	—
Öl: Vegetabilisches (Oliven-, Reps-, Sesam-Öl 2c.)	151,549	150,556	—	993
Mineralisches (Ligroine, Petroleum, Solaröl 2c.)	136,025	139,036	3,011	—
Papier und Pappendeckel	103,921	112,122	8,201	—
Papiermasse	29,007	29,394	387	—
Pflanzen, lebende	6,516	9,651	3,135	—
Produkte der Landwirthschaft und Viehzucht, Lebensmittel: Baumfrüchte	140,193	515,662	375,469	—
Butter und Schmalz	71,217	68,669	—	2,548
Eier	13,037	15,313	2,276	—
Fleisch und Fleischwaaren	40,135	36,580	—	3,555
Gemüse	17,543	33,143	15,600	—
Gespinnststoffe (Flachs, Hanf, Jute, Werg)	22,621	40,598	17,977	—
Getreide aller Art	2,656,221	2,272,977	—	383,244
Heu und Stroh	9,491	11,385	1,894	—
Hopfen	8,290	9,140	850	—
Hülsenfrüchte	36,763	25,720	—	11,043
Käse	218,247	191,716	—	26,531
Kartoffeln	320,080	293,297	—	26,783
Milch, flüssig und condensirt	71,269	95,473	24,204	—
Rüben, nicht als Gemüse verwendbare	6,716	265	—	6,451
Sämereien	54,048	39,464	—	14,584
Wildpret, Geflügel, Fische, Austern	8,645	13,011	4,366	—
Diversi	43,639	54,574	10,935	—
Quincaillerien, Uhren, Spieldosen, Bijouterien	18,522	36,881	18,359	—
Salz, (Bade-, Koch- und Viehsalz)	362,925	362,615	—	310
Schwefel	22,841	5,032	—	17,809
Seegras	9,502	12,247	2,745	—
Seide, roh, Garne, Stoffe, Abfälle	123,953	136,175	12,222	—
Sprit	94,298	83,804	—	10,494
Stärke und Stärkemehl	35,637	47,896	12,259	—
Strohwaaren	11,925	8,503	—	3,422
Tabak: Roher	24,052	21,680	—	2,372
Fabrizirter und Cigarren	51,678	50,666	—	1,012
Teigwaaren	35,291	33,859	—	1,432
Töpferwaaren, Steingut und Porzellan	53,171	53,586	415	—
Wolle: Rohe	16,683	33,448	16,765	—
Kunstwolle	1 658	1,321	—	337
Wollgarne	10,577	11,934	1,357	—
Wollwaaren	75,808	101,426	25,618	—
Hiezu verschiedene, nicht speziell genannte Artikel	364,811	670,602		
Total	19,485,483	21,330,224		

9. Chronologische Vergleichung des Verkehres und der Einnahmen.

	Durchschnittliche Bahnlänge	Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen			Brutto-Einnahme per Kilometer					
		Personen	Gepäck	Güter	Personen	Gepäck	Vieh	Güter	Mittelbare Betriebs-Einnahmen	Total
	Kilometer	Anzahl	Zentner	Zentner	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1855	60	113,000	—	580,000	6,239	501	60	4,625	147	11,572
1856	106	130,000	—	680,000	7,860	521	159	5,640	364	14,544
1857	134.4	174,568	—	1,160,263	8,776	614	198	7,724	956	18,268
1858	156.5	186,339	—	992,060	9,458	653	294	7,277	779	18,461
1859	168.1	198,093	—	1,249,027	10,305	606	371	9,526	964	21,772
1860	178	192,862	—	1,747,055	10,265	617	542	12,720	2,483	26,627
1861	178	220,056	—	2,688,655	11,433	651	404	17,364	2,559	32,411
1862	178	237,963	—	2,789,730	12,129	680	479	17,268	2,666	33,222
1863	178	247,411	27,793	2,484,315	12,802	682	503	15,994	2,926	32,907
1864	178	247,176	26,257	2,394,332	12,603	665	521	14,690	3,164	31,643
1865	178	275,700	27,878	2,955,804	13,567	685	574	16,633	2,869	34,328
1866	178	251,166	26,644	3,582,262	12,424	652	660	19,480	2,436	35,652
1867	178	252,347	28,136	3,610,056	12,408	712	671	21,039	2,926	37,756
1868	178	280,449	29,817	4,690,941	13,534	744	601	24,008	4,335	43,222
1869	181.1	294,430	29,708	3,817,708	13,738	746	571	21,016	4,445	40,516
1870	193	275,163	34,180	3,959,560	12,988	822	599	21,408	3,119	38,936
1871	203	343,017	29,581	5,231,331	15,018	761	875	27,315	4,371	48,340
1872	213	361,429	31,899	4,681,953	16,010	849	765	23,520	5,436	46,580
1873	213	385,046	35,806	5,018,599	17,092	954	641	25,030	7,588	51,305
1874	213	409,295	36,661	5,414,662	17,857	954	622	26,385	11,086	56,904

C. Ausgaben und Statistik des Betriebes.

Die Ausgaben-Rechnung und die Statistik des Betriebes umfassen — außer dem eigentlichen Nordostbahnnetze mit einer Länge von 213 Kilometern — auch die Linie Zürich-Zug-Luzern (66 Kilometer) und die Bülach-Regensberger Bahn (20 Kilometer). Die ganze Länge der von der Nordostbahn während des Berichtsjahres betriebenen Bahnlinien betrug demnach wie im Vorjahre 299 Kilometer.

1. Ausgaben.

1873					1874		
Bahnlänge 299 Kilometer					Bahnlänge 299 Kilometer		
Fr.	Cts.	Prozente.			Fr.	Cts.	Prozente.
267,579	97	4.31	I. Zentralverwaltung		290,061	28	4.26
1,234,123	88	19.87	II. Unterhaltungskosten		1,352,317	09	19.86
1,410,945	12	22.72	III. Expeditionsdienst		1,537,322	10	22.57
3,174,281	69	51.11	IV. Transportdienst		3,491,981	36	51.28
28,145	49	0.45	V. Bahntelegraphie		28,561	39	0.42
95,834	57	1.54	VI. Verschiedenes		109,368	17	1.61
6,210,910	72	100	Totalausgaben		6,809,611	39	100
			abzüglich:				
			Auf die Rechnung über den Ausbau des Stammnetzes fallende Quote der Kosten der Zentralverwaltung und des technischen Personals	Fr. 147,413. 47			
			Auf die Rechnung über den Bau neuer Linien fallende Quote der Kosten der Zentralverwaltung	„ 120,606. 69			
212,428	93		Die Entschädigung für die Leitung des Baues der Bötzbergbahn	„ 57,575. 69			
			Die Entschädigung für die Leitung des Baues der Linie Koblenz-Stein	„ 1,078. 71			
			Die Entschädigung für die Leitung des Baues der Linie Effretikon-Wetzikon-Hinweil	„ 3,736. 44			
			Die auf den Dampfbootbetrieb fallende Quote der Kosten der Zentralverwaltung und der technischen Leitung	„ 10,000. —	340,411	—	
5,998,481	79		Verbleiben als Betriebsausgaben		6,469,200	39	

Über die Grundsätze, nach welchen die von den Betriebsausgaben in Abrechnung gebrachten, den verschiedenen Baurechnungen zur Last fallenden Ansätze gebildet sind, ist schon in früheren Berichten Aufschluß ertheilt worden. Daher mag hier rücksichtlich der Fr. 147,413. 47 Cts., welche der Rechnung über den Ausbau des Stammnetzes belastet sind, die Mittheilung genügen, daß die Gesammtausgaben für die Zentralverwaltung und für dasjenige technische Personal, welches auch für den erwähnten Ausbau bethätigt wurde, sich auf Fr. 540,000 belaufen, und daß in genannter Rechnung sämmtliche Anschaffungen von Lokomotiven und Wagen, auch diejenigen für die neuen Linien, mitenthalten sind. Daß die Quote, welche die Rechnung über den Bau neuer Linien an die Kosten der Zentralverwaltung beizutragen hat, auf Fr. 120,606 angewachsen ist, erklärt sich namentlich aus der intensiven Förderung, welche die Bauten an der linksufrigen Zürichseebahn und der Linie Winterthur-Koblenz im Berichtsjahre gefunden haben. In gleicher Weise, nämlich daraus, daß die betreffenden Bauten in größerem Umfange betrieben wurden als im Vorjahre, erklärt sich gegenüber der Rechnung von 1873 die Mehrbelastung der Baurechnungen über die mit der Zentralbahn gemeinschaftlichen Bahnen (Bötzbergbahn und Linie Koblenz-Stein). Trotz dieser Betheiligung der Baurechnungen an den Ausgaben für die Zentralverwaltung und das technische Personal fällt von denselben immer noch eine namhaft höhere Summe als früher, wo entsprechende Vergütungen zu Lasten der Rechnung über den Ausbau des Stammnetzes zum Voraus von jenen Ausgaben abgezogen

waren und Bauten neuer Linien nicht stattfanden, auf die Betriebsrechnung; wir glauben hierauf aufmerksam machen zu sollen, um der irrigen Annahme vorzubeugen, daß mittels der besprochenen Belastung der Baurechnungen Ausgaben, welche von der Betriebsrechnung getragen werden sollten, dieser in ungerechtfertigter Weise abgenommen werden.

Die Vergleichung der Netto-Ausgaben für den gesammten Betrieb in den Jahren 1873 und 1874 ergibt zu Lasten des letzteren Jahres eine Mehrausgabe von Fr. 470,718. 60 Cts., hinsichtlich welcher die nachstehenden Bemerkungen über einzelne Ausgabetitel, soweit solche erheblichere Differenzen aufweisen, näheren Aufschluß enthalten.

I. **„Zentralverwaltung."** Dieser Titel erzeigt gegenüber dem letzten Jahr eine Mehrausgabe von Fr. 22,481. 31 Cts., wovon auf die Rubrik Sitzungsgelder und Gehalte des Personals der Zentralverwaltung Fr. 16,033. 72 Cts. fallen, welche Differenz durch Vermehrung des Personals und durch Gehaltsaufbesserungen entstanden ist.

II. **„Unterhalt der Bahn nebst Zubehörden."** Der ganze Titel, abzüglich des zu Lasten der Erneuerungs- und Reservefonds fallenden Aufwandes für die Erneuerung des Oberbaues, ergibt eine Mehrausgabe von Fr. 118,193. 21 Cts. gegenüber dem Vorjahre. Von dieser Erhöhung fällt auf die Rubrik Besoldung des Bahnaufsichtspersonals ein Betrag von Fr. 33,144. 81 Cts., auf die Rubrik Bekleidung des Bahnaufsichtspersonals ein solcher von Fr. 7,943. 74 Cts.; diese Mehrausgaben sind hauptsächlich die Folge der Kreirung neuer Wärterposten. Der Unterhalt des Bahnkörpers erheischte im Berichtsjahr eine Mehrausgabe von Fr. 17,993. 57 Cts., wovon der größte Theil durch die Wiederherstellung der Ende Juli durch das Hochwasser der Thur verursachten Beschädigung der Bahnlinie zwischen Müllheim und Sulgen, sowie der Bahnstrecke zwischen Mettmenstetten und Steinhausen veranlaßt wurde. Die Mehrausgabe von Fr. 7,595. 92 Cts. auf der Rubrik Unterhaltung der Kunstbauten rührt hauptsächlich von der Reparatur des Holzwerkes an der Sihlbrücke in Zürich, sowie der Oberthorbrücke bei Schaffhausen und der durch Hochwasser unterspülten Kaltenbachbrücke bei Müllheim her.

Die Ausgabe für Unterhaltung des Oberbaues zeigt abermals eine Steigerung, die im Wesentlichen daraus zu erklären ist, daß die Arbeiten für gänzliche Neulegung sich auf größere Strecken ausdehnten als in irgend einem früheren Jahr; in Folge dessen fällt diese Mehrausgabe größtentheils auf den Erneuerungsfond der Nordostbahn und die Reservefonds der beiden Filialbahnen. Jene Ausdehnung der Oberbauerneuerung erklärt sich, abgesehen von der mit dem wachsenden Verkehr sich ebenfalls steigernden Abnutzung des Oberbaues, namentlich aus dem Umstande, daß der größere Theil des Stammnetzes nunmehr schon 17 bis 20 Jahre im Betriebe steht und daher jetzt die wegen Schadhaftigkeit auszuwechselnden Schienen jährlich eine Gesammtgeleiselänge von 20 Kilometern übersteigen. Hiezu kommt, daß auf den Stationen Zürich, Winterthur, Brugg, Rupperswil, Aarau u. s. f. in Folge der Einführung neuer Linien ausgedehnte Erweiterungen der Geleise stattfinden müssen, wozu großentheils nicht Schienen des neuen Profils, sondern nur solche der älteren Profile verwendet werden können, falls eine gänzliche Umlegung ihres Oberbaues, einschließlich der Weichen und Kreuzungen, auf das stärkere Profil vermieden werden will; im Berichtsjahre wurden 7 Kilometer solcher Stationsgeleise gelegt, und im laufenden Jahr ist die Legung von 27 Kilometern vorausgesehen. Wäre nur das erstere Bedürfniß vorhanden, d. h. das jährliche Schadhaftwerden von zirka 20 Kilometern Geleise, so ließe sich die successive Einlegung neuer Schienen auf dem Stammnetze noch auf zehn Jahre vertheilen; allein um zugleich dem zweiten Bedürfnisse durch Aushinnahme noch betriebsfähiger Schienen älterer Profile aus den Linien des Stammnetzes zu genügen, muß die Erneuerung des Oberbaues des letzteren beschleunigt werden. Die Folge hievon ist, daß von den 302 Kilometern Gesammtgeleiselänge des Stammnetzes Ende 1874 schon 84 Kilometer einen neuen Oberbau von dem jetzigen, stärkeren Schienenprofil hatten, und daß die übrigen 218 Kilometer bis zum Jahr 1880 ebenfalls umgelegt werden müssen, worauf für eine Reihe von Jahren die Arbeiten

für Unterhaltung des Oberbaues sich wieder sehr reduziren werden. Wir finden übrigens angemessen, dem Umstande, daß diese beschleunigte Durchführung der Umlegung des Oberbaues nicht eine Folge der Betriebsanforderungen ist, sondern zum Zwecke finanzieller Ersparnisse beim Bau der neuen Linien, beziehungsweise bei der durch den letzteren bedingten Erweiterung bestehender Stationen stattfindet, dadurch Rechnung zu tragen, daß wir in Jahren, wo bedeutend mehr als das jährliche Durchschnittsquantum von zirka 30 Kilometern Geleise umgebaut wird, einen entsprechenden Betrag auf neue Rechnung vortragen lassen, um denselben in den nächstkommenden Jahren, wo die Arbeit unter diese Durchschnittsziffer herabsinken wird, definitiv zu buchen. — Die Zahl der seit dem Beginn des Betriebes bis Ende 1874 ausgewechselten Schienen stieg für das Gesammtnetz der Nordostbahn (einschließlich der beiden Filiallinien) auf 39.60 % und diejenige der Schwellen auf 55.97 %, gegenüber 29.34 und 45.71 % im Vorjahr; für das Stammnetz allein betragen die gleichen Ziffern 45.71 und 60.71 %, gegenüber 34.35 und 50.59 % im Vorjahr.

Die Rubriken 7. Unterhaltung der Einfriedigungen, Barrieren ꝛc., 8. Unterhaltung der technischen Einrichtungen der Bahnhöfe, 9. Unterhaltung der Gebäude, 10. Unterhaltung des Arbeitsgeschirrs der Bahnwärter ꝛc. und 11. Räumung von Schnee und Eis weisen zusammen eine Mehrausgabe von Fr. 44,788. 90 Cts. auf. Die Hauptausgaben wurden bei Rubrik 8 durch Reparaturen der Drehscheiben in den Bahnhöfen Zürich, Aarau und Luzern, bei Rubrik 9 durch Reparaturen in den Bahnhöfen Zürich und Romanshorn und durch vermehrten Wasserkonsum in den Bahnhöfen Zürich und Winterthur, bei Rubrik 10 durch die bereits erwähnten umfassenden Geleiseumbauten veranlaßt.

III. **„Expeditionsdienst."** Dieser Titel weist im Ganzen eine Mehrausgabe von Fr. 126,376. 98 Cts. gegenüber dem Vorjahre auf. Hievon fällt allein auf die Besoldungen des Personals der drei Abtheilungen 1 a, 2 a und 3 a der Rechnung ein Betrag von Fr. 121,506. 10 Cts., hauptsächlich von der Vermehrung des Personals und von Gehaltserhöhungen herrührend. Was den erstern Faktor betrifft, so mag hier die Notiz nicht ohne Interesse sein, daß das gesammte Personal des Expeditionsdienstes, ausgenommen der Einnehmer- und Gepäckdienst, von 757 (im Jahre 1873) auf 816, die Güterarbeiter inbegriffen, also um 59 angewachsen ist, wovon allein auf den Güterdienst im Bahnhof Winterthur eine Zahl von 15 kommt.

Unter den übrigen Ausgaberubriken sind keine erheblicheren Differenzen zu verzeichnen, bemerkenswerth ist lediglich die auf zufälligen Verumständungen beruhende Ausgabeverminderung von Fr. 10,032. 72 Cts. auf dem Titel „1. Allgemeine Kosten und Ergänzung, Unterhalt und Assekuranz des Inventars." Eine Ausgabevermehrung von Fr. 5497. 43 Cts. gegenüber dem Vorjahre erzeigt der Titel 2. „Personendienst c) Druckkosten", daher rührend, daß die Steigerung des Personenverkehrs, worüber auf den betreffenden Titel der Einnahmenrechnung verwiesen wird, eine bedeutend größere Zahl von Billeten erheischt hat als im Vorjahr.

IV. **„Transportdienst."** Dieser Titel erzeigt im Ganzen eine Mehrausgabe von Fr. 317,699. 67 Cts. gegenüber dem Vorjahre, wovon auf die Besoldungen ein Betrag von Fr 179,863. 49 Cts. kommt, herrührend von Vermehrung des Personals und von Gehaltserhöhungen.

Hinsichtlich der einzelnen Rechnungsrubriken ist Folgendes zu bemerken: Das Kapitel 2. Kosten des Fahrdienstes ergibt eine Mehrausgabe von Fr. 183,272. 08 Cts. Hievon fällt allein ein Betrag von Fr. 101,201. 89 Cts. auf die Besoldungen des Zugspersonals, der Wagenwärter ꝛc., als Folge von Gehaltsaufbesserungen und Personalvermehrung. Der Unterhalt und die Erneuerung der Wagen ꝛc. erforderte einen Mehraufwand von Fr. 81,060. 58 Cts. gegenüber dem Vorjahre. Hierüber sowohl als auch über den Mehraufwand für Öl und Schmiere sind in dem folgenden Abschnitte „2. Statistik des Betriebsdienstes" nähere Angaben enthalten. Die Vergütung für die Benutzung fremder Wagen beträgt

Fr. 134,651. 32 Cts., d. h. Fr. 5400. 09 Cts. weniger als im Vorjahre. Die Vergleichung dieser Ausgabe mit der Einnahmepost „Vergütung für Benutzung von Wagen der Nordostbahn auf andern Bahnen" im Betrage von Fr. 172,191. 44 Cts. könnte zu dem Schlusse Veranlassung geben, als hätte eine bedeutend größere Zahl von Nordostbahnwagen auf fremden Bahnen, als von fremden Wagen auf dem Nordostbahnnetz zirkulirt. In Wirklichkeit ist dem nicht so, indem, wie in dem nachfolgenden Abschnitte „2. Statistik des Betriebsdienstes" näher ausgeführt ist, gerade das umgekehrte Verhältniß der Fall ist. Daß nicht dem entsprechend eine erheblich größere Ausgabe auf der Vergütung für Benutzung von fremden Wagen auf der Nordostbahn gegenüber der Einnahme für Benutzung von Nordostbahnwagen auf fremden Bahnen in der Rechnung erscheint, rührt daher, daß in Folge des erst im Jahre 1875 zum Austrag gelangten Anstandes mit der Schweizerischen Zentralbahn über konventionswidrige Benutzung von Nordostbahnwagen auf der Zentralbahn und den rückwärtsliegenden Bahnen, worüber noch im folgenden Abschnitte nähere Mittheilung erfolgen wird, die definitive Verrechnung der Gebühren aus dem gegenseitigen Wagenaustausch mit der Zentralbahn u. s. w., welche einen erheblich höheren Betrag der Ausgaben (Kapitel IV. 2 g) als der Einnahmen (Kapitel B II) aufweist, im Berichtsjahre nicht mehr möglich war.

3. Zugkraftskosten. Auf diesem Kapitel ist im Berichtsjahr eine Mehrausgabe von Fr. 133,494. 45 Cts. gegenüber dem Vorjahre erwachsen. Hievon entfällt auf die Besoldungen ꝛc. des Maschinenpersonals ein Betrag von Fr. 75,406. 72 Cts., herrührend von einer Vermehrung des Personals und von Gehaltsaufbesserungen. Ferner erscheint als eine namhafte Ausgabenvermehrung ein Betrag von Fr. 47,295. 37 Cts. auf dem Kapitel Brennmaterial; dieses ungünstige Ergebniß rührt zum Theil von einer bedeutenden Vermehrung der Fahrleistung, besonders im Rangirdienste auf den Bahnhöfen Zürich, Winterthur, Romanshorn und Aarau, zum Theil aber auch davon her, daß die in unserm letztjährigen Geschäftsberichte erwähnte Steigerung der Kohlenpreise für einen Theil des Berichtsjahres noch fortgedauert hat und ein Rückgang derselben erst gegen Ende des Jahres eingetreten ist. Nähere Angaben über den Brennmaterialverbrauch und dessen Kosten, sowie ferner über den Unterhalt und die Erneuerung der Lokomotiven ꝛc., welche einen Mehraufwand von Fr. 6859. 41 Cts. zu Lasten der Betriebsrechnung aufweisen, sind in dem folgenden Abschnitt „2. Statistik des Betriebsdienstes" enthalten.

V. **„Bahntelegraphie."** Die Mehrausgabe auf diesem Titel beträgt Fr. 415. 90 Cts. Im Laufe des Berichtsjahres sind auf folgenden Stationen Bahntelegraphenbureaux errichtet und beziehungsweise eröffnet worden: in Rupperswil am 1. März, in Henggart, Urdorf und Ebikon am 15. März, in Rothkreuz am 1. April. Ferner wurden auf den Zeitpunkt der Eröffnung der Aargauischen Südbahn (12. Juni) in Aarau und Rupperswil für die Telegraphenleitung Aarau-Rupperswil-Wohlen besondere Apparate aufgestellt. Es bestanden somit am Schlusse des Berichtsjahres auf dem Bahnnetz der Nordostbahn (die Bahnhöfe Konstanz und Waldshut, wo für die Nordostbahn besondere Apparate aufgestellt sind, inbegriffen) 68 Telegraphenstationen mit 90 Morséapparaten (gegen 63 Stationen mit 83 Apparaten im Vorjahre). Die Bedienung fand durch 140 des Telegraphirens kundige Beamte statt. Im Ganzen wurden 57,383 Bahndienstdepeschen befördert (gegen 53,884 im Vorjahre).

Am 19. Januar wurde auf der Station Märstetten ein öffentliches Privattelegraphenbureau errichtet, während auf den Stationen Turgi (am 24. März) und Affoltern (am 31. Dezember) mit Rücksicht auf die Zunahme des Bahndienstverkehrs der Privattelegraphendienst von letzterem gänzlich abgelöst wurde. Hienach waren am Schlusse des Jahres noch 23 Stationen (6 bloße Aufgabebureaux für Privattelegramme inbegriffen) dem Privatdepeschenverkehr geöffnet, wozu ferner 1 Bureau, welches nur Privattelegraphendienst hat (Schinznach), kommt. Im Ganzen wurden 41,535 Privatdepeschen befördert (gegen 33,477 im Vorjahre).

VI. **„Verschiedenes."** Dieser Titel zeigt eine Mehrausgabe von Fr. 13,533. 60 Cts. gegenüber dem Vorjahre. Dieselbe rührt wesentlich daher, daß, während auf einzelnen Rechnungsrubriken eine etwelche Verminderung der Ausgaben eingetreten ist, auf der dem Bunde zu entrichtenden Konzessionsgebühr Fr. 15,152. 50 Cts. mehr als im Vorjahre verausgabt werden mußten. Früher betrug die Konzessionsgebühr Fr. 500 per Wegstunde; gestützt auf das neue Bundesgesetz über Bau und Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen vom 22. Dezember 1872 setzte der Bundesrath diese Gebühr auf das Maximum von Fr. 200 per Kilometer, nahezu das Doppelte der bisherigen Konzessionsgebühr, fest, und es ist dieselbe vom II. Quartal 1873 an zur Verrechnung gekommen.

2. Statistik des Betriebsdienstes.

Die Detailnachweise über den Stand, die Leistungen und die Unterhaltungskosten des Fahrmaterials sind in den diesem Berichte in tabellarischer Form angeschlossenen Beilagen enthalten. Auch den größern Theil der aus dem Betriebsdienste abgeleiteten Durchschnitts- und Verhältnißzahlen lassen wir in einer besondern Zusammenstellung folgen. Wir glauben uns deshalb in der nachfolgenden Darstellung über den Stand, die Leistungen und die Unterhaltungskosten des Fahrmaterials auf wenige Punkte beschränken zu können.

a. Fahrmaterial.

Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten.

Lokomotiven. Bestand. Im Laufe des Berichtsjahres sind von den für die im Bau begriffenen neuen Linien, sowie als Ersatz für 6 reparaturbedürftige Personenzugslokomotiven im April und Dezember 1873 bei der Maschinenfabrik Eßlingen bestellten 48 Lokomotiven 6 zweiachsige Personenzugs- und 3 zweiachsige Tenderlokomotiven zur Ablieferung gelangt; fernere 17 Personenzugslokomotiven, sowie 8 Güterzugslokomotiven und 3 Tenderlokomotiven sind in den Monaten April bis Oktober 1875, und 7 Personenzugslokomotiven und 4 Güterzugslokomotiven in den Monaten April und Mai 1876 successiv in gleichmäßigen Partien abzuliefern.

Neue Bestellungen von Lokomotiven sind im Laufe des Berichtsjahres keine erfolgt. Durch die oben erwähnte Ablieferung von 6 Personenzugs- und 3 Tenderlokomotiven ist die Zahl der Lokomotiven im Berichtsjahre auf 89 Stück vermehrt worden, welche Zahl dann wieder durch die Demolirung der zweiten der längst aus dem Fahrdienst zurückgezogenen beiden Rheinfallbahnmaschinen auf 88 Stück reduzirt worden ist. Hienach kommt 1 Lokomotive auf 3.3977 Kilometer Bahnlänge, letztere zu 299 Kilometer gerechnet, gegenüber 3.7375 Kilometer im Vorjahre. Von diesen 88 Lokomotiven wurden 77 im regelmäßigen Fahrdienst, 9 im Rangirdienst auf verschiedenen Bahnhöfen und 2 zu anderweitigen Zwecken (Kiestransport u. dgl.) verwendet.

Leistungen. Im Durchschnitt standen während des Berichtsjahres 73 Lokomotiven im Fahrdienste, welche im regelmäßigen und außerordentlichen Dienste zurückgelegt haben:

	Kilometer	
	1873	**1874**
auf der eigentlichen Nordostbahn	1,744,776	1,775,880
„ „ Zürich-Zug-Luzernerbahn	289,683	281,524
„ „ Bülach-Regensbergerbahn	80,671	82,099
zusammen	2,115,130	2,139,503

Eine fernere Leistung von 6,664 Kilometern, welche 4 Lokomotiven während des eidgenössischen Schützenfestes auf den Vereinigten Schweizerbahnen durchlaufen haben, ist in der vorstehenden Summe nicht inbegriffen.

Die Zahl der über die ganze Bahn beförderten Züge beträgt:

	1873	1874
für das ganze Jahr	7,074.0	7,155.5
für jeden Tag	19.381	19.604

Die serienweise nachgewiesenen Leistungen der Lokomotiven sind aus der beigefügten Tabelle ersichtlich.

Die im eigentlichen Fahrdienste verwendeten Lokomotiven haben folgende Wagenachsen-Kilometerzahl befördert:

	Achsenkilometer			
	1873		1874	
	im Ganzen	per Zug	im Ganzen	per Zug
von den Lokomotiven der Klasse A .	16,934,927	22.10	17,288,333	22.42
" " " " " B .	9,675,668	21.41	8,587,866	21.02
" " " " " C .	33,056,576	49.40	34,756,066	49,96
" " " " " D .	3,885,953	17.07	4,877,493	18,47
zusammen	63,553,124	30.05	65,509,758	30,62

Über die Ausscheidung der Achsenkilometer nach dem Charakter der Bahnzüge gibt die bezügliche Tabelle (Beilage I) nähern Aufschluß.

Unterhaltungskosten. Der Brennmaterialverbrauch für die im Fahrdienste verwendeten Lokomotiven betrug im Berichtsjahr 39,353 Kubikfuß Tannenholz und 363,555 Zentner Steinkohlen (1873: 36,582 Kubikfuß Tannenholz und 361,502 Zentner Steinkohlen). In Steinkohlen-Zentner reduzirt, beträgt — der Kubikfuß Tannenholz zu 10 Pfund Kohlen gerechnet — der gesammte Verbrauch an Brennmaterial 367,490,3 Zentner, gegenüber 365,160,2 Zentner im Jahr 1873.

Die Kosten für Brennmaterialien betrugen:

	1873.	1874.
im Ganzen	Fr. 684,009. 88	715,414. 18
für einen Zentner	" 1. 87,32	1. 94,68

Über den Kohlenverbrauch der einzelnen Lokomotivserien, sowie über die entsprechenden Kosten gibt die betreffende Tabelle (Beilage I) nähern Aufschluß.

Der Verbrauch an Schmiermaterial (Öl und Talg) für die Lokomotiven des Fahrdienstes belief sich auf 90,457 Pfund (im Vorjahre 81,527 Pfund). Die daherigen Ausgaben betrugen Fr. 42,036. 36 Cts. gegenüber Fr. 42,002. 14 Cts. im vorhergehenden Jahre. Im Durchschnitt kostete ein Pfund Schmiere 46,47 Cts., im Vorjahre dagegen 51,52 Cts.

Auch bezüglich des Schmiermaterial-Verbrauches verweisen wir auf die beigegebene Tabelle, in welcher nach bisheriger Übung auf derselben Rubrik der Verbrauch an Putzmaterial inbegriffen ist.

Die Erneuerungs- und Reparaturkosten der im Fahrdienst gestandenen 77 Lokomotiven beliefen sich im Berichtsjahre — mit Inbegriff der Provisionszuschläge der Werkstätte — auf Fr. 564,607. 69 Cts. gegenüber Fr. 641,571. 08 Cts. im Vorjahre. Von jenem Betrage von Fr. 564,607. 69 Cts. sind indessen der Betriebsrechnung blos Fr. 502,869. 59 Cts., abzüglich der für Rangirlokomotiven verausgabten Reparaturkosten von Fr. 39,129. 34 Cts., somit Fr. 463,740. 25 Cts. belastet, und ist dagegen ein Betrag von Fr. 100,867. 44 Cts., welcher für Hauptreparaturen von 3 ältern Personenzugs-Lokomotiven verausgabt werden mußte, gemäß § 11 der Gesellschaftsstatuten auf den „Erneuerungsfond der Nordostbahn" übergetragen worden. Von jener Summe von Fr. 463,740. 25 Cts. wurden Fr. 326,758. 54 Cts. auf laufende Reparaturen und Fr. 136,981. 71 Cts. auf die Beschaffung von Ersatzstücken verausgabt. An Ersatzstücken wurden u. A. verwendet: 1376 Feuerröhren aus Messing, mit einer Ausgabe von Fr. 33,098. 48 Cts., 1473 Feuerröhren aus Eisen mit einer solchen von Fr. 19,363. 47 Cts., 5736 gußeiserne Roststäbe mit einer Ausgabe von Fr. 19,133. 35 Cts., 50 Triebrad-Bandagen mit einem Kostenbetrag von Fr. 14,709. 88 Cts., 72 Bandagen für Lauf- und Tenderräder aus Gußstahl mit einem solchen von Fr. 14,268. 64 Cts., 13 Exzenterkurbeln mit einem Aufwand von Fr. 9918. 98 Cts., 8 Dampfzylinder mit einem solchen von Fr. 5303. 64 Cts. u. s. w. Hinsichtlich der Vertheilung der Erneuerungs- und Reparaturkosten der Lokomotiven und Tender unter die einzelnen Serien erlauben wir uns, auf die angefügte Tabelle zu verweisen.

Die ausschließlich im Rangirdienste der Bahnhöfe Zürich, Romanshorn, Aarau und Winterthur verwendeten 9 Lokomotiven — zwei derselben stehen in Zürich und Romanshorn in Reserve — weisen folgende Leistungen und Unterhaltungskosten auf:

		1873.	1874.
Zurückgelegte Weglänge	zirka Kilom.	297,639	348,503
Verbrauch an Brennmaterial	Ztr.	28,364	35,455
„ „ Schmiere	Pfd.	8,933	10,613
Kosten des Brennmateriales	Fr.	53,130. 81	69,021. 88
„ der Schmiere	„	4,602. 21	4,931. 98
„ des Putzmateriales	„	576. 88	520. 53
„ der Reparaturen (incl. Provisionszuschläge der Werkstätte)	„	27,018. 72	39,129. 34
Durchschnittliche Ausgabe per Kilometer	Cts.	28.668	32.597

Wagen. Bestand. Zum Theil schon im Jahre 1873, zum Theil im Berichtsjahre sind folgende neue Wagen bestellt worden:

148 Stück zweiachsige Personenwagen (14 Stück I. Klasse, 30 Stück I. und II. Klasse, 24 Stück II. Klasse, 20 Stück II. und III. Klasse und 60 Stück III. Klasse), wovon 137 Stück für die im Bau begriffenen neuen Linien und 11 Stück als Ersatz für ausrangirte alte Personenwagen bestimmt sind; ferner 3 Stück Krankentransportwagen als Vermehrung des Transportmaterials für die alten Linien, sowie 25 Stück Gepäckwagen und 610 Stück Güterwagen (210 offene, 258 gedeckte, 80 Steintransport-, 12 Kleinviehtransport- und 50 Langholztransportwagen) für die neuen Linien bestimmt. Die Lieferung dieser Wagen wurde der Schweizerischen Industriegesellschaft in Neuhausen, den Herren Durieux & Cie. in Louvain, der Fabrik für Wagenmaterial in Bern, der Waggonfabrik in Ludwigshafen, der Maschinenfabrik Eßlingen, den Chantiers de la Buire in Lyon, der Freiburger Waggonfabrik und der Maschinenbauaktiengesellschaft in Nürnberg übertragen. Die Ablieferung hat zum Theil schon im Jahre 1874 stattgefunden, zum Theil fällt dieselbe auf das laufende und das Jahr 1876.

Die Zahl der Personenwagen ist im Berichtsjahre um 5 Wagen I. Klasse und 10 Wagen I. und II. Klasse mit zusammen 150 Sitzplätzen I. und 200 Sitzplätzen II. Klasse vermehrt worden.

Ebenso ist anläßlich der Umänderung von zwei achträdrigen Personenwagen eine Vermehrung der Sitzplätze I. Klasse um 12, zugleich aber auch eine Verminderung der Sitzplätze II. Klasse um 34 Stück eingetreten. Die Gesammtzahl der Personenwagen betrug auf Ende des Berichtsjahres **268** Stück mit 676 Achsen und 11,153 Sitzplätzen (gegenüber von 253 Stück mit 648 Achsen und 10,825 Sitzplätzen im Jahre 1873). Zu bemerken ist noch, daß die Zahl der Achsen durch den Umbau eines vierachsigen Personenwagens III. Klasse in einen solchen mit zwei Achsen sich um zwei vermindert hat.

Im Bestande der Gepäck- und Güterwagen ist im Laufe des Berichtsjahres eine Vermehrung eingetreten durch die Lieferung von:

16	Stück	Gepäckwagen mit einer Tragfähigkeit von	1920 Zentnern
2	„	Kesselwagen „ „ „ „	800 „
150	„	gedeckten Güterwagen mit einer Tragfähigkeit von	37,500 „
25	„	offenen „ „ „ „ „	5,000 „
50	„	Steintransportwagen „ „ „ „	15,000 „
30	„	Langholzwagen „ „ „ „	6,000 „
12	„	Kleinviehwagen „ „ „ „	2,400 „

Anderseits hat durch die Außerbetriebstellung von 2 Stück vierachsigen und 3 Stück zweiachsigen, gedeckten Güterwagen eine Verminderung der Güterwagen stattgefunden.

In Folge dessen betrug die Gesammtzahl der Gepäck- und Güterwagen am Schlusse des Berichtsjahres **1695** Stück mit 3440 Achsen und einer Tragfähigkeit von zusammen 356,870 Zentnern (gegenüber von 1415 Stück mit 2884 Achsen und einer Tragfähigkeit von 289,280 Zentnern im Vorjahre.)

Leistungen. Es haben zurückgelegt:

	Achsenkilometer:		
	1872.	**1873.**	**1874.**
Die Nordostbahnwagen auf den Nordostbahnlinien:			
Personenwagen	14,981,296	15,834,586	16,967,956
Güterwagen	18,815,191	19,806,115	20,090,813
Im Ganzen:	33,796,487	35,640,701	37,058,769
Die Nordostbahnwagen auf fremden Bahnen:			
Personenwagen	2,582,252	2,838,867	3,151,960
Güterwagen	14,898,165	16,924,809	15,751,942
Im Ganzen:	17,480,417	19,763,676	18,903,902
Gesammtleistung der Nordostbahnwagen: . .	51,276,904	55,404,377	55,962,671

Die Wagen fremder Verwaltungen auf der Nordostbahn:	Achsenkilometer:		
	1872	1873	1874
Personenwagen	2,641,010	3,061,210	2,553,968
Güterwagen	19,449,515	23,289,039	24,309,081
Eidgenössische Bahnpostwagen	1,366,929	1,562,174	1,587,940
Im Ganzen:	23,457,454	27,912,423	28,450,989
Die Nordostbahnwagen und die fremden Wagen zusammen auf der Nordostbahn . .	57,253,931	63,553,124	65,509,758

In den Geschäftsberichten pro 1871 und 1872 erwähnten wir der Anstände, welche sich in Bezug auf die konventionswidrige Verwendung unserer Güterwagen auf den Bahnen der Zentral- und Westschweiz in der Betriebsperiode 1870/1871 während des deutsch-französischen Krieges mit der Verwaltung der Zentralbahn erhoben hatten. Zur Beseitigung des bezüglichen Prozesses, den wir anzuheben genöthigt gewesen waren, fanden gegen Ende des Berichtsjahres zwischen den beidseitigen Verwaltungen Unterhandlungen statt, welche indessen erst im laufenden Jahre zum Abschluß gelangten und zwar in dem Sinne, daß diese Verwaltungen ein gütliches Abkommen trafen, nach welchem sich die Zentralbahn verpflichtete, der Nordostbahn die Aversalsumme von Fr. 105,000 herauszubezahlen, in der Meinung, daß hiemit alle Abrechnungsverhältnisse beider Bahnen, betreffend den gegenseitigen Wagenaustausch aus der Betriebsperiode während des deutsch-französischen Krieges (für normale Wagenmiethe, beziehungsweise Verspätungsgebühren, sowie für die konventionswidrige Wagenbenutzung) für den Zeitraum vom 1. Dezember 1870 bis 31. Mai 1871 als gegenseitig getilgt anerkannt werden, und daß für die Zeit vor dem 1. Dezember 1870 und vom 1. Juni 1871 an lediglich die konventionsgemäßen Gebühren in Anrechnung fallen sollen. Die bezeichnete Entschädigungssumme von Fr. 105,000 wird in der Betriebsrechnung von 1875 zur Verrechnung gelangen.

Unterhaltungskosten. An Schmiermaterial wurden 21,970 Pfund mit einem Kostenaufwande von Fr. 10,125. 79 (im Vorjahre 16,453.5 Cts. Pfund mit einer Auslage von Fr. 8,282. 16 Cts.) verbraucht. Es wurden mit einem Pfund Schmiere 2,981.8 Achsenkilometer (gegenüber von 3,862.6 im Jahre 1873) zurückgelegt.

Die Kosten für den Unterhalt und die Erneuerung der Wagen haben incl. die Provisionszuschläge der Werkstätte Fr. 547,407. 05 Cts. betragen, gegenüber Fr. 466,346. 47 Cts. im Vorjahre. Davon fallen Fr. 40,643. 99 Cts. auf Hauptreparaturen an 5 Personen- und 54 Gepäck- und Güterwagen, Fr. 88,427. 09 Cts. auf Anschaffung von Ersatzstücken und Fr. 418,335. 97 Cts. auf laufende Reparaturen.

b. Durchschnittsresultate und Verhältnißzahlen.

(Länge des betriebenen Netzes: 299 Kilometer.)			1872	1873	1874
I. Ausgaben.					
Gesammt-Betriebsausgaben	per	Bahn-Kilometer . . . Franken	18,415. 50*	20,061. 81*	21,636,12*
	„	Lokomotiv-Kilometer . „	2. 79*	2. 83*	3.02*
	„	Wagenachsen-Kilometer. Centimes	9.62*	9.43*	9.88*
Zentralverwaltung	„	Bahn-Kilometer . . . Franken	672. 02*	536. 04*	171.43*
Bahnaufsicht und Bahnunterhalt	„	„ . . . „	3,583. 30*	3,787. 06*	4,194.12*
Expeditionsdienst	„	„ . . . „	4,137. 65	4,718. 88	5,141.55
Transportdienst:					
Im Ganzen	„	„ . . . „	9,616. 34*	10,605. 18*	11,667,72*
	„	Lokomotiv-Kilometer . „	1. 46.01*	1. 49.91*	1.63.06*
	„	Wagenachsen-Kilometer. Centimes	5.02*	4.98*	5.33*
Allgemeine Kosten	„	Lokomotiv-Kilometer . „	5.92	5.95	5.93
	„	Wagenachsen-Kilometer. „	0.20	0.20	0.19
Fahrdienst	„	Lokomotiv-Kilometer . „	53.98	57.33	65.25
	„	Wagenachsen-Kilometer. „	1.86	1.91	2.13
Zugkraft	„	Lokomotiv-Kilometer . „	86.10*	86.63*	91.89*
	„	Wagenachsen-Kilometer. „	2.96*	2.88*	3.— *
	„	Bahn-Kilometer . . . Franken	5,670. 77*	6,128. 52*	6,574.99*
Bahntelegraphie	„	„ . . . „	77. 99	94. 13	95.52
Verschiedenes	„	„ . . . „	328. 19	320. 51	365.78
II. Fahr-Material.					
a) Den Bestand desselben betreffend:					
Auf jede Lokomotive kommen		Bahn-Kilometer	4.46	3.7375	3.3977
„ „ „ „		Personenwagenachsen	9.82	8.10	7.682
„ „ „ „		Güterwagenachsen	38.60	36.05	39.091
„ „ „ „	im Ganzen	Wagenachsen	48.42	44.15	46.773
„ „ „ „		Sitzplätze	163.00	135.31	126.74
„ „ „ „		Zentner Tragkraft	3,843.00	3,616.00	4,055 34
Auf jeden Bahn-Kilometer kommen		Lokomotiven	0.22	0.267	0.294
„ „ „ „		Personenwagenachsen	2.20	2.167	2.261
„ „ „ „		Güterwagenachsen	8.65	9.645	11.505
„ „ „ „	im Ganzen	Wagenachsen	10.85	11.812	13.766
„ „ „ „		Sitzplätze	36.53	36.20	37.30
„ „ „ „		Zentner Tragkraft	867.83	967.49	1,193.54
Auf jede Personenwagenachse fallen		Sitzplätze	16.60	16.70	16.50
„ „ Güterwagenachse „		Zentner Tragkraft	100.34	100.31	103.74

Bemerkung: Zur Ausmittelung der oben mit * bezeichneten Durchschnitts- und Verhältnißzahlen wurden die auf die Baurechnungen, den Dampfbootbetrieb, die Gemeinschaftsbahnen der Nordostbahn und Zentralbahn und die Eisenbahnunternehmung Effretikon-Wetzikon-Hinwil fallenden Quoten der Kosten für die Zentralverwaltung ꝛc. von den Summen der betreffenden Ausgabetitel der Betriebsrechnung in Abzug gebracht.

		1872	1873	1874
b) Die Leistungen und Unterhaltungskosten der Lokomotiven betreffend:				
Jede Fahrdienstlokomotive hat täglich zurückgelegt: im Sommerdienst .	Kilometer	185.2	180.5	180.2
" " " " " " " Winterdienst .	"	160.9	171.6	165.5
" " " " zurückgelegt im Ganzen	"	31,507	32,047	29,308
Durchschnittliche Achsenzahl per Zug		29.08	30.05	30.62
Reparaturkosten der Lokomotiven per Lokomotiv-Kilometer . .	Centimes	26.57	22.17	21.6751
" " " " beförderten Wagenachsen-Kilometer	"	0.914	0.738	0.708
Verbrauch an Steinkohlen " Lokomotiv-Kilometer . . .	Pfund	16.429	17.2642	17.1764
" " " " Wagenachsen-Kilometer . . .	"	0.565	0.575	0.561
" " Schmiermaterial* " Lokomotiv-Kilometer . . .	"	0.0386	0.0386	0.0423
" " " " Wagenachsen-Kilometer . . .	"	0.0013	0.0013	0.0014
Kosten des Brennmateriales " Lokomotiv-Kilometer . .	Centimes	30.06	32.34	33.4383
" " " " beförderten Wagenachsen-Kilometer	"	1.034	1.076	1.092
" " Schmiermateriales* " Lokomotiv-Kilometer . .	"	2.167	1.986	1.965
Kosten für Reparaturen sowie für Brenn- und Schmiermaterial:				
per Bahn-Kilometer	Franken	3,920.67	4,048.96	4,141.31
" Lokomotiv-Kilometer . .	Centimes	59.53	57.24	57.876
" beförderten Wagenachsen-Kilometer .	"	2.048	1.905	1.890
c) Die Leistungen und Unterhaltungskosten der Wagen betreffend:				
Von den Nordostbahnwagen hat jede Achse durchlaufen	Kilometer	15,807	15,686	13,596
und zwar jede Personenwagenachse . .	"	26,692	28,817	29,763
" Güterwagenachse . .	"	13,037	12,736	10,419
Täglich ist die ganze Bahn durchlaufen worden von Personenwagenachsen . . .		161.03	173.14	178.88
" Güterwagenachsen		362.15	409.19	421.38
" Personen- und Güterwagenachsen		523.18	582.33	600.26
Von den auf der Nordostbahn durchlaufenen Wagenachsen-Kilometern fallen				
auf Nordostbahnwagen	Prozente	59.01	56.08	56.57
" fremde Wagen	"	40.99	43.92	43.43
Kosten des Schmiermateriales per Wagenachsen-Kilometer . .	Centimes	0.0138	0.0130	0.0154
Reparaturkosten per Bahn-Kilometer	Franken	1,577.45	1,559.69	1,830.79
" " Wagenachse und Jahr	"	145.58	132.03	132.99
" " Wagenachsen-Kilometer	Centimes	0.921	0.842	0.978
d) Ausnutzung der Wagen:				
In den Personenwagen waren während des Jahres von sämmtlichen				
Sitzplätzen durchschnittlich besetzt: . . . . . I. Klasse	Prozente	14.99	16.29	13.34
II. "	"	31.33	32.22	34.71
III. "	"	33.29	32.75	32.59
alle drei Klassen	"	31.883	31.776	32.442
Es kamen durchschnittlich in I. Klasse auf 1 besetzten Platz	unbesetzte Plätze	5.67	5.14	6.50
II. " " " " " "	"	2.19	2.10	1.88
III. " " " " " "	"	2.00	2.05	2.04
in allen drei Klassen " " " " "	"	2.14	2.15	2.08
Ausnutzung der Tragfähigkeit der Gepäck- und Güterwagen . . .	Prozente	32.212	29.642	30.514

* Putzmaterial nicht gerechnet.

c. Chronologische Vergleichung der Betriebsausgaben.

Betriebsjahr	Durchschnittlich betrieb. Bahnlänge	Ausgabe per Kilometer							Ausgaben-Betreffniß		Erneuerung des Oberbaues u. Transportmaterials (aus den Erneuerungsfondsbestritten) per Kilometer
		Zentral-Verwaltung	Unterhaltungskosten	Expeditions-Dienst	Transport-Dienst	Telegraphie	Verschiedenes	Im Ganzen	per Lokomotiv-Kilometer	per Wagenachsen-Kilometer	
	Kilom.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Cts.	Fr.
1855	60	395	1,377	1,689	1,719	—	—	5,181	2.26	14.06	—
1856	106	342	1,932	1,837	2,072	—	—	6,183	1.89	9.63	—
1857	134.4	426	1,835	2,666	2,333	—	—	7,260	1.85	8.63	—
1858	156.5	460	2,244	2,591	2,760	29	—	8,087	2.14	10.05	—
1859	168.1	491	1,821	3,408	2,829	38	—	8,585	2.28	8.64	—
1860	178	480	1,886	2,419	4,659	47	121	9,613	2.38	8.93	—
1861	178	581	2,163	3,061	6,094	60	247	12,207	2.43	8.88	283
1862	178	638	2,267	3,138	6,575	55	177	12,851	2.44	8.62	664
1863	178	783	2,422	3,257	6,853	61	235	13,609	2.62	9.23	—
1864	216.5	707	2,300	2,951	5,403	54	148	11,564	2.36	8.59	—
1865	257.3	616	2,380	2,827	4,847	63	192	10,926	2.25	8.51	67
1866	264	435	2,998	3,233	5,507	63	153	12,389	2.38	8.75	—
1867	264	465	2,696	3,847	5,838	68	195	13,109	2.27	8.37	829
1868	264	444	2,696	4,279	6,812	78	222	14,531	2.37	8.46	840
1869	267.1	417	2,554	3,837	6,922	11	119	13,984	2.42	8.49	822
1870	279	467	2,963	3,678	7,354	68	158	14,688	2.57	9.01	1,600
1871	289	418	3,016	4,216	8,229	68	226	16,173	2.52	8.67	1,923
1872	299	672	3,583	4,138	9,616	78	328	18,415	2.79	9.62	1,867
1873	299	536	3,787	4,719	10,605	94	321	20,062	2.83	9.43	2,983
1874	299	171	4,194	5,142	11,668	95	366	21,636	3.02	9.88	3,115

D. Finanzergebniss und Zinsdividende.

Zur Feststellung des Verhältnisses zwischen den Einnahmen und den Ausgaben des Bahnbetriebes auf der Nordostbahn sind von den Einnahmen einerseits der aus dem Jahr 1873 übergetragene Rechnungssaldo, sowie die Erträge der Betheiligungskapitalien bei der Zürich-Zug-Luzerner- und der Bülach-Regensbergerbahn in Abzug zu bringen, anderseits der für den Rückschlag des Dampfbootbetriebes auf dem Bodensee davon abgerechnete Betrag wieder hinzuzurechnen. Von den Ausgaben fallen hinwieder außer Ansatz die auf die Rechnungen über den Ausbau des Stammnetzes und den Bau neuer Linien, sowie auf den genannten Dampfbootbetrieb verwiesenen Quoten der Kosten für

die Zentralverwaltung, ferner die Entschädigungen für die Leitung des Baues der Bötzbergbahn, der Linie Koblenz-Stein und der Linie Effretikon-Wetzikon-Hinweil, endlich diejenigen für die Besorgung des Betriebsdienstes der Bahnunternehmungen Zürich-Zug-Luzern und Bülach-Regensberg. Dadurch erhalten wir folgende Ziffern:

1873		1874
Fr. 10,692,708. 07	Einnahmen	Fr. 11,835,779. 49
„ 5,322,602. 62	Ausgaben	„ 5,788,175. 39
Fr. 5,370,105. 45	Überschuß der Einnahmen	Fr. 6,047,604. 10
	Von den Restsummen bringen wir, um die Ziffern des Reinertrages festzustellen, in Abweichung von der bisherigen Übung noch die Jahreseinlagen in den Erneuerungsfond in Abzug, weil dieselben den Gegenwerth für die während des Betriebsjahres stattgefundene, durch die Verwendungen aus dem genannten Fond wieder auszugleichende Abnutzung des Oberbaues und zum Theil auch des Betriebsmateriales bilden. Diese Einlagen betrugen:	
„ 639,000. —		„ 639,000. —
Fr. 4,731,105. 45	Reinertrag des Bahnbetriebes	Fr. 5,408,604. 10
44.25 %	Reinertrag in Prozenten der Bruttoeinnahme	**45.**70 %
Fr. 22,211. 76	Reinertrag per Bahn-Kilometer	Fr. 25,392. 51
„ 2. 71	„ „ Lokomotiv-Kilometer	„ 3. 05
„ —. 08.42	„ „ Wagenachsen-Kilometer	„ —. 09.40

Bei Hinzurechnung des Saldovortrages von 1873, sowie der Erträge der Betheiligungskapitalien bei der Zürich-Zug-Luzerner- und der Bülach-Regensbergerbahn und bei Abrechnung des Rückschlages auf dem Dampfbootbetrieb steigt die gesammte Reineinnahme auf Fr. 6,171,642. 50 Cts., was gegenüber Fr. 5,478,732. 14 Cts. im Vorjahr eine Mehreinnahme von Fr. 692,910. 36 Cts. ergibt.

Für Verzinsung der Anleihen gelangten hievon Fr. 3,140,440. 73 Cts. zur Verwendung, gegenüber Fr. 2,517,940. 73 Cts. im Vorjahre. Die Mehrausgabe von Fr. 622,500 erklärt sich daraus, daß von dem 6 Millionen-Anleihen vom 16. April 1873 erst ein Semesterzins in die Rechnung von 1873 fiel und im Fernern im Berichtsjahre erstmals eine Verzinsung des Subventionsdarleihens für die linksufrige Zürichseebahn, sowie der I. Serie des gemeinschaftlichen Anleihens mit der Zentralbahn erfolgte. Der daherigen Mehrausgabe steht indessen bei den „Zinsen von ausgeliehenen Geldern" (B, Ziffer III der Einnahmen) eine Mehreinnahme gegenüber, worauf wir schon an einer früheren Stelle des Berichtes hinzuweisen im Falle waren.

Nach Abzug der Zinse für die Obligationen verbleibt ein Überschuß von Fr. 3,031,201. 77 Cts., woraus gemäß Beschluß des Verwaltungsrathes

8 Prozent Dividende an die Aktien I. und II. Emission vertheilt wurden mit	Fr. 2,668,320. —
Auf die Betriebsrechnung von 1875 wurden übergetragen	„ 362,881. 77
Summa wie oben	Fr. 3,031,201. 77

Das hienach erzielte finanzielle Ergebniß zeigt nicht allein bei den Bruttoeinnahmen eine bedeutende Vermehrung der Einnahmen, sondern ergibt auch bei der Nettoeinnahme eine sehr namhafte Verbesserung gegenüber dem Vorjahre, sowie gleichzeitig höhere Erträgnisse auf den Einheiten des Lokomotiv- und Wagenachsen-Kilometers. Dasselbe darf wohl um so eher als sehr befriedigend bezeichnet werden, als im Berichtsjahre die Ausgaben für Gehalte und Löhne sich wieder erheblich vermehrten, die Preise der zur Verwendung gekommenen Steinkohlen abermals stiegen und auf dem Dampfbootbetriebe des Bodensees ein starkes Defizit zu decken war. Im Hinblick auf die sich hiedurch kundgebende, wachsende Prosperität des Stammnetzes darf man wohl den kommenden Jahren, in welchen die neuen Linien successiv zum Betriebe gelangen werden, eher mit mehr Beruhigung entgegensehen als zu der Zeit, als die verpflichtenden Beschlüsse für deren Bau von der Generalversammlung gefaßt wurden, zumal die Verhältnisse gegenüber damals sich noch in einer doppelten Richtung gebessert haben. Einerseits darf nämlich auf rechtzeitige Vollendung der Gotthardbahn, welche für die Alimentation des Nordostbahnnetzes und der von ihr gemeinsam mit der Zentralbahn zu bauenden Linien eine hohe Wichtigkeit hat, heute mit vermehrter Sicherheit gehofft werden, und anderseits haben rücksichtlich der Zeit, zu welcher von den neuen Linien namentlich die finanziell ungünstigeren dem Betriebe zu übergeben sein werden, die Verhältnisse sich mehrfach in einer Weise gestaltet, welche den Zwischenraum bis zur Eröffnung der Gotthardbahn erheblich abkürzt. Auch verdient hervorgehoben zu werden, daß das Anwachsen der Löhne, welches seit einigen Jahren die Jahresrechnungen der Nordostbahn in rascher Progression mit Mehrausgaben belastet hat, allem Anscheine nach in der nächstfolgenden Zeit nicht mehr in gleichem Umfange stattfinden wird, und daß seit Ende des Berichtsjahres die Preise der Steinkohlen bedeutend zurückgegangen sind; ein gleiches Anschwellen der Betriebsausgaben, wie es aus den vorhergehenden Geschäftsberichten sich ergeben hat, dürfte sich daher in näherer Zeit kaum wiederholen.

Auf dem Erneuerungsfond hat sich im Berichtsjahre wiederum ein Rückschlag, und zwar im Betrage von Fr. 226,603. 80 Cts. ergeben, indem derselbe am 31. Dezember 1874 mit einem Saldo von Fr. 1,826,451. 57 Cts. gegenüber einem solchen von Fr. 2,053,055. 37 Cts. im Vorjahre abschließt. Die Fr. 865,603. 80 Cts. betragenden Ausgaben rühren daher, daß der Erneuerungsfond im Berichtsjahr abermals nicht allein für die Erneuerung des Oberbaues, sondern auch für die Hauptreparatur von drei Lokomotiven und den Umbau eines Bodenseedampfbootes aufzukommen hatte. Ausgaben der letzten Art dürften indessen voraussichtlich nicht so bald wieder in der Rechnung erscheinen, da der nothwendig gewesene Umbau der Bodenseedampfboote nunmehr vollendet ist und wirkliche Hauptreparaturen an denselben, unvorherzusehende Zwischenfälle vorbehalten, während eines längern Zeitraumes nicht mehr auszuführen sein werden. Für die beiden andern Positionen dagegen wird der Erneuerungsfond mindestens in gleicher Stärke noch eine Reihe von Jahren belastet werden müssen, wie dies speziell rücksichtlich der Erneuerung des Oberbaues bei Besprechung der Betriebsausgaben erwähnt wurde. Eine successive weitere Verminderung des Bestandes des Erneuerungsfonds wird sich daher nicht vermeiden lassen. Wir machen aber darauf aufmerksam, daß dieser Fond schon in den früheren Jahren, als die Erneuerung des Oberbaues noch keine oder nur geringe Ausgaben erheischte, gerade zu dem Zwecke gebildet worden ist, in den Jahren umfassenderer Erneuerungsarbeiten eine allzustarke Steigerung der aus der Betriebsrechnung in denselben zu machenden Jahreseinlagen zu vermeiden, beziehungsweise eine gleichmäßigere Verlegung der schwankenden Ausgaben für die betriebsfähige Instandhaltung des Oberbaues auf die sämmtlichen Betriebsjahre herbeizuführen. Wir betrachten zur Vermeidung aller Besorgnisse die Mittheilung als ausreichend, daß der Erneuerungsfond hinreichend stark ist, um ohne wesentliche Mehrbelastung der Betriebsrechnungen die gegenwärtige Periode außerordentlicher Erneuerungsbauten passiren zu können, und daß nach der in einer mäßigen Zahl von Jahren durchzuführenden Totalerneuerung des Oberbaues Jahreseinlagen in den Fond nach bisherigem Maße genügen werden, um denselben, bevor das Stammnetz oder die neuen Linien wiederum gesteigerte Ansprüche erheben werden, auf einen hiefür ausreichenden Betrag zu bringen.

Dem Reservefond flossen im Berichtsjahre folgende Einnahmen zu:

1)	Die statutengemäße Zinsvergütung von 5 % auf dem Saldo des Vorjahres . . .	Fr. 78,143. 60
2)	Die statutarischen Antheile an den auf die Baurechnung fallenden Zinsen für die im Baue neuer Linien engagirten Kapitalien während der Bauzeit	„ 117,947. 23
3)	Die Zinsgewinne auf den Subventionsdarleihen der Bötzberg-, der Aargauischen Süd- und der linksufrigen Zürichseebahn	„ 103,234. 35
4)	Gewinne auf Werthpapieren	„ 73,491. 23
5)	Werth nicht eingelöster und nun verjährter Coupons vom Jahre 1863 . . .	„ 375. —
6)	Besondere Subventionen von Gemeinden und Privaten an die Baukosten der Linie Winterthur-Koblenz und der linksufrigen Zürichseebahn	„ 109,237. 10
	Summa der Einnahmen pro 1874	Fr. 482,428. 51

Mit Hinzurechnung des Saldovortrages vom Jahre 1873, Fr. 1,562,872. 07 Cts. betragend, ist damit der Vermögensstand des Reservefonds, welcher bis jetzt keine Ausgaben zu bestreiten hatte, am Schlusse des Berichtsjahres auf Fr. 2,045,300. 58 Cts. angewachsen.

Umstehend geben wir noch eine vergleichende Tabelle der wichtigsten finanziellen Rechnungsergebnisse seit dem Jahr 1860:

Berechnung des Reinertrages

der

Schweizerischen Nordostbahn

1860 — 1874.

Chronologische Berechnung über den Reinertrag der

Jahr	Bahnlänge der Nordostbahn *)	Anlagekapital der Schweizerischen Nordostbahn				Ergebnisse der Betriebs-Rechnung				
		Aktien-Kapital	Obligationen-Kapital	Subventionen zu ermäßigtem Zinsfuß	Total**)	Jahres-Einnahmen†	Jahres-Ausgaben			
							Betriebs-Ausgaben	Verzinsung der Obligationen u. Subventionen	Einlage in den Erneuerungsfond	Total
	Kilometer	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1860	178	28,708,000	20,917,950	—	49,625,950	4,739,759	1,711,117	1,014,538	213,811	2,939,466
1861	178	28,708,000	20,917,950	—	49,625,950	5,769,089	2,172,828	1,014,125	258,992	3,445,945
1862	178	28,708,000	25,917,950	—	54,625,950	5,913,442	2,287,398	1,093,677	262,931	3,644,006
1863	178	28,708,000	25,917,950	—	54,625,950	5,857,521	2,422,509	1,074,125	247,655	3,744,289
1864	178	28,708,000	30,917,950	—	59,625,950	5,632,509	2,193,324	1,224,482	178,700	3,596,506
1865	178	28,708,000	30,917,950	—	59,625,950	6,110,360	2,265,015	1,358,302	200,330	3,823,647
1866	178	28,708,000	32,153,828	—	60,861,828	6,346,207	2,666,830	1,376,729	114,921	4,158,480
1867	178	28,708,000	37,922,400	—	66,630,400	6,720,596	2,837,447	1,433,159	314,045	4,584,651
1868	178	28,708,000	38,100,000	—	66,808,000	7,693,569	3,202,856	1,732,382	383,633	5,318,871
1869	181,1	28,708,000	43,003,700	—	71,711,700	7,337,480	3,099,847	1,792,402	244,769	5,137,018
1870	193	28,708,000	43,100,000	1,000,000	72,808,000	7,514,630	3,465,648	1,902,478	278,964	5,647,090
1871	203	28,708,000	52,705,800	1,000,000	82,413,800	9,812,945	4,037,972	2,045,441	578,364	6,661,777
1872	213	28,708,000	56,815,000	1,000,000	86,523,000	9,921,603	4,853,913	2,270,441	564,380	7,688,734
1873	213	31,031,000	59,086,500	3,792,248	93,909,748	10,927,990	5,322,602	2,517,941	639,000	8,479,543
1874	213	33,354,000	74,100,000	11,504,908	118,958,908	12,120,506	5,788,175	3,140,441	639,000	9,567,616
Im Durchschnitt	187,9	29,172,600	39,499,662	3,659,431	69,892,072	7,494,547	3,221,832	1,666,044	341,299	5,229,176

*) Nicht eingerechnet sind:

1) die von der Nordostbahn betriebenen Linien Zürich-Zug-Luzern und Bülach-Regensberg;

2) die jeweilen im Bau befindlichen Linien.

**) In dem Anlagekapital sind jeweilen inbegriffen die Verwendungen für die erst im Bau begriffenen Linien, ferner die Betheiligungen an den vorstehend genannten beiden Linien und an dritten Bahnunternehmungen.

†) In den Jahreseinnahmen sind neben den Betriebseinnahmen namentlich auch die Erträgnisse der Betheiligung der Nordostbahn bei den zwei Filialbahnen, die Zinseinnahmen von den verfügbaren Kapitalien und die von den Baurechnungen zu leistenden Zinse für die im Bau neuer Linien engagirten Kapitalien inbegriffen, letztere soweit darüber nicht zu Gunsten des Reservefonds verfügt worden ist.

Schweizerischen Nordostbahn vom Jahre 1860 bis und mit 1874.

Reinertrag			Saldo vom vorhergehenden Jahre	Effektiv bezahlte Dividende		Bestand des Erneuerungsfonds per 31. Dezbr.	Bestand des Reservefonds per 31. Dezbr.*)
im Ganzen	per betriebenen Kilometer	in % des Aktienkapitals		in %	per Aktie von Frs. 500		
Fr.	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	Fr.	Fr.
1,800,293	10,114	6,27	25,807	6	30	1,373,369	—
2,323,144	13,051	8,09	103,619	8	40	1,581,973	—
2,269,436	12,749	7,90	130,123	8	40	1,685,821	—
2,113,232	11,872	7,36	102,918	7,25	36¼	1,849,105	—
2,036,003	11,434	7,09	134,820	7	35	2,017,427	—
2,286,713	12,846	7,96	161,263	8	40	2,170,175	—
2,187,727	12,291	7,62	151,336	8	40	2,283,549	—
2,135,945	11,999	7,44	42,423	7,5	37½	2,338,216	—
2,374,698	13,341	8,27	25,267	8	40	2,500,000	—
2,200,462	12,156	7,66	103,325	7,5	37½	2,500,000	—
1,867,540	9,676	6,50	150,687	7	35	2,261,939	—
3,151,168	15,523	10,97	8,667	9	45	2,257,489	—
2,232,869	10,483	7,77	576,116	8	40	2,281,072	323,109
2,448,447	11,495	7,89	512,344	8	40	2,053,055	1,562,872
2,552,890	11,985	7,65	478,311	8	40	1,826,451	2,045,300
2,265,371	12,068	7,76	—	7,68	38,42	—	—

*) Die dem Reservefond zugewendeten Einnahmen sind in den Jahreseinnahmen der Betriebsrechnung nicht mitenthalten.

E. Verschiedenes.

1. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee.

Die Dampfschiffe der Schweizerischen Nordostbahn haben im Jahr 1874 regelmäßige tägliche Fahrten ausgeführt auf den Routen:

Romanshorn-Lindau, Rorschach-Lindau und
Romanshorn-Friedrichshafen, Lindau-Bregenz.

Verkehr und Einnahmen des Dampfbootbetriebes.

	Transportquantitäten				Einnahmen			
	1873		1874		1873		1874	
	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr. Cts.	Prozente	Fr. Cts.	Prozente
I. Personentransport.								
Einfache Fahrt I. Platz .	34,635	29.20	28,662	29.90	40,741. 47		34,971. 91	
" " II. " .	28,177	23.75	31,481	32.84	33,744. 41		34,178. 36	
Hin- und Rückfahrt I. " .	4,930	4.16	5,630	5.87	4,929. 19		5,798. 79	
" " " II. " .	12,694	10.70	13,970	14.58	7,307. 27	30.50	8,400. 71	28.68
Abonnementsbillete I. " .	2,301	1.94	2,530	2.64	2,871. 11		2,731. 35	
" II. " .	6,477	5.46	5,478	5.72	5,494. 02		4,848. 33	
Lustfahrtsbillete I. " .	7,856	6.62	4,599	4.80	3,089. 08		1,610. 54	
" II. " .	21,548	18.17	3,497	3.65	9,065. 58		1,425. 22	
Total .	118,618	100	95,847	100	107,242. 13		93,965. 21	
	Zentner		Zentner					
II. Gepäcktransport	14,032		10,560		5,392. 31	1.53	4,234. 12	1.29
III. Viehtransport.	Stück		Stück					
Klasse a, Pferde	93	2.44	56	1.40				
" b, schweres Vieh . . .	1,421	37.34	1,566	39.22				
" c, leichtes " . . .	484	12.72	440	11.02				
" d, Schweine	93	2.44	131	3.28	3,849. 15	1.09	3,808. 10	1.16
" e, Kälber, Schafe und Ziegen	1,371	36.02	1,500	37.57				
Hunde	344	9.04	300	7.51				
Total .	3,806	100	3,993	100	3,849. 15		3,808. 10	
IV. Gütertransport.	Zentner		Zentner					
Eilgut	56,538	3.44	42,763	2.90				
Gewöhnliches Gut	431,626	26.28	275,354	18.67				
Güter der Ausnahmsklasse I .	1,154,293	70.28	812,476	55.10	231,898. 87	65.96	216,408. 18	66.05
" " " II .			343,932	23.33				
Total .	1,642,457	100	1,474,525	100	231,898. 87		216,408. 18	
V. Verschiedenes.	.	.	.	.	3,219. 40	0. 92	9,248. 94	2.82
Gesammt-Total .	.	.	.	.	351,601. 86	100	327,664. 55	100

Zusammenzug des Verkehres und der Einnahmen des Dampfbootbetriebes.

	Personen			Gepäck			Vieh			Güter			Verschiedenes		Total-Einnahme	
	Anzahl	Fr.	Cts.	Zentner	Fr.	Cts.	Stück	Fr.	Cts.	Zentner	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1874	95,847	93,965	21	10,560	4,234	12	3,993	3,808	10	1,474,525	216,408	18	9,248	94	327,664	55
gegenüber 1873	118,618	107,242	13	14,032	5,392	31	3,806	3,849	15	1,642,457	231,898	87	3,219	40	351,601	86
mehr	—	—	—	—	—	—	187	—	—	—	—	—	6,029	54	—	—
weniger . . .	22,771	13,276	92	3,472	1,158	19	—	41	05	167,932	15,490	69	—	—	23,937	31

Die Einnahmen vom Personenverkehr sind im Berichtsjahr abermals hinter dem Vorjahre zurückgeblieben, entsprechend einer Abnahme der Zahl der Reisenden; neben der Konkurrenz der Vorarlberger-Bahn machte sich hiebei ganz besonders diejenige der Landroute über Schaffhausen nach Württemberg fühlbar. Auch der Güterverkehr zeigt einen erheblichen Rückgang, indem zum ersten Mal während des ganzen Jahres die vertragsgemäße Verkehrstheilung mit der Vorarlberger-Bahn in Kraft war und zudem der Getreideverkehr bis gegen den Herbst darniederlag.

Durchschnittseinnahmen im Dampfbootbetrieb.

		1873	1874
Einnahmebetreffniß per Reisenden	Franken	0.90	0.98
" " Zentner Gepäck	"	0.38	0.40
" " Stück Vieh	"	1.01	0.95
" " Zentner Güter	Centimes	14.12	14.68

Ausgaben des Dampfbootbetriebes.

1873				1874			Gegenüber 1873			
							Mehrausgabe		Minderausgabe	
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
10,000	—	2.55	1. Auf den Dampfbootbetrieb fallende Quote der Kosten der Zentralverwaltung und der technischen Leitung	10,000	—	2.51	—	—	—	—
20,334	10	5.19	2. Besoldungen und Entschädigungen des Administrationspersonals	18,867	60	4.73	—	—	1,466	50
112,377	69	28.67	3. Besoldungen, Löhne und Ersparnißprämien des Schiffspersonals	121,006	51	30.36	8,628	82	—	—
3,287	87	0.84	4. Bekleidung desselben	2,525	16	0.63	—	—	762	71
1,281	54	0.33	5. Miethzinse, Bureaubedürfnisse, Druck- und Insertionskosten, Beleuchtung und Beheizung der Bureaux	2,914	58	0.73	1,633	04	—	—
30,268	28	7.72	6/7. Kosten des Ein- und Ausschiffens der Güter .	31,437	87	7.89	1,169	59	—	—
146,217	27	37.31	8. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe	148,690	05	37.30	2,472	78	—	—
46,153	69	11.78	9. Unterhalt der Schiffe und der Ausrüstungsgegenstände	43,063	24	10.80	—	—	3,090	45
7,572	40	1.93	10. Assekuranz-Prämien	7,321	—	1.84	—	—	251	40
14,427	83	3.68	11. Verschiedenes	12,804	65	3.21	—	—	1,623	18
391,920	67	100	. . . . Total	398,630	66	100	6,709	99	—	—

Die Mehrausgaben auf dem Titel „Besoldungen, Löhne und Ersparnißprämien des Schiffspersonales" beruhen theils auf Gehaltserhöhungen, theils sind dieselben eine Folge der Inbetriebsetzung der bayerisch-schweizerischen Dampffähre auf der Route Romanshorn-Lindau; das letztere gilt auch für die Mehrausgabe unter dem Titel „Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe", auf dem sich sonst eine Verminderung von Fr. 6,745. 48 Cts. gegenüber dem Vorjahre erzeigt haben würde. Die Mehrkosten unter Ziffer 5 „Miethzinse, Bureau-Bedürfnisse ꝛc." erklären sich daraus, daß im Berichtsjahr auch auf den Dampfbooten das Edmonson'sche Billetsystem eingeführt wurde, wofür verschiedene Anschaffungen nothwendig waren. Hinwieder wurde auf dem Titel „Unterhalt der Schiffe und der Ausrüstungsgegenstände" eine erhebliche Ersparniß erzielt, indem mit Ausnahme der Erstellung einer gleichmäßigen Hebelführung für alle Schiffsmaschinen keine ausnahmsweisen Verwendungen stattfanden.

Finanzergebniß des Dampfbootbetriebes.

	1873					1874				
	Total		per Fahr-Kilometer		In Prozenten der Brutto-Einnahme	Total		per Fahr-Kilometer		In Prozenten der Brutto-Einnahme
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	
Einnahmen	351,601	86	3	94	—	327,664	55	3	77	—
Ausgaben	391,920	67	4	39	111.47	398,630	66	4	59	121.66
Rückschlag	40,318	81	—	45	11.47	70,966	11	—	82	21.66

Das finanzielle Resultat ist sehr unerfreulich, zumal wenn in Betracht gezogen wird, daß für Verzinsung und Amortisation des Inventars der Dampfbootunternehmung auf dem Bodensee keinerlei Belastung der Betriebsrechnung stattfindet, und daß der Erneuerungsfond für Umbau eines Dampfbootes eine Ausgabe von Fr. 60,241.90 Cts. zu tragen hat. Die gleiche Erfahrung hatten sämmtliche Dampfschiffahrtsanstalten auf dem Bodensee zu machen, und in Folge dessen haben sich deren Verwaltungen verständigt, im laufenden Jahr eine namhafte Tariferhöhung, zunächst zwar nur für den Personen-, Gepäck- und Viehverkehr, ins Werk zu setzen. Es läßt sich hoffen, daß in Folge dieser Maßnahme und des gleichzeitigen Wiederauflebens des Getreideverkehrs über Romanshorn das finanzielle Ergebniß kommender Jahre wieder etwas günstiger sich gestalten werde. Immerhin läßt sich kaum leugnen, daß die Bodenseedampfschiffahrt bei selbständigem Betriebe sich auf die Dauer nicht zu halten vermöchte und die Berechtigung zu ihrer Fortdauer nur in ihrer Aufgabe gefunden werden kann, die zweckmäßigsten Verbindungen zwischen den am Bodensee ausmündenden Eisenbahnen herzustellen. Wir waren im Falle, dieses Verhältniß gegen Ende des Berichtsjahres in Folge von Anforderungen, die Fahrt Zürich-Romanshorn-Lindau einer Postsendung ab St. Gallen nach Lindau anzubequemen, gegenüber den Bundesbehörden zu betonen.

Betriebsmaterial.

Dasselbe bestand vom Vorjahre her aus

6 Dampfschiffen,
4 Schleppschiffen,
1 Dampffähre (gemeinschaftlich mit Württemberg),
1 Schleppkahn (gemeinschaftlich mit Bayern).

Hiezu kam im Monat August 1874

1 Dampffähre (gemeinschaftlich mit Bayern),

für deren Anschaffungskosten, soweit sie herwärtiger Unternehmung zufielen, die Baurechnung belastet wurde.

Statistik über den Betrieb der Dampf- und Schleppboote der Nordostbahn.

		1873	1874
a. **Leistungen der Schiffe:**			
Dampfboote. Dieselben haben zurückgelegt	Kilometer	89,234	86,872
und zwar in	Zeitstunden	5,183	4,851
sonach per Zeitstunde durchschnittlich	Kilometer	17.22	17.91
Schleppboote. Solche durchliefen	„	45,386	18,535
b. **Verbrauch an Brennmaterial:** Holz	Kubikfuß	2,174	1,230
Steinkohlen	Zentner	54,221	46,553
Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen (1 Kubikfuß Holz = 10 Pfund Kohlen)	Zentner	54,438	46,676
Durchschnittsverbrauch per Kilometer	Pfund	61.01	53.73
„ Zeitstunde	„	1,050.32	962.19
Kosten für Brennmaterial im Ganzen	Franken	116,554.85	103,828.45
per Kilometer	Centimes	130.62	119.52
„ Zeitstunde	Franken	22.49	21.40
c. **Verbrauch an Schmiermaterial:** Öl und Talg im Ganzen	Pfund	8,096	7,974
„ „ „ per Kilometer	„	0.09	0.09
„ „ „ „ Zeitstunde	„	1.56	1.64
Kosten für Schmiermaterial im Ganzen	Franken	4,373.49	4,075.80
per Kilometer	Centimes	4.90	4.69
„ Zeitstunde	„	84.38	84.02
d. **Unterhaltungs- und Reparaturkosten:** im Ganzen	Franken	46,153.69	43,063.24
per Kilometer	Centimes	51.72	49.57

2. Werkstättebetrieb.

Auch im abgelaufenen Jahr ist die Thätigkeit der Werkstätte fast nur durch den Unterhalt und die Erneuerung der Lokomotiven und Wagen in Anspruch genommen worden. Daneben wurden für den Bahnunterhalt 48 Weichen und 102 Schienenkreuzungen und für den Bahnhof Zürich eine zweite Dampfschiebebühne angefertigt. Im Fernern wurden 2 neue Kesseltransportwagen erstellt und 13 Stück zweiachsige Personenwagen ins Pufferfystem umgeändert. Auch besorgte die Werkstätte den Umbau und die Hauptreparatur des Dampfbootes „Bodan".

Die Zahl der Werkstättearbeiter betrug am Jahresschlusse 490 gegenüber 415 im Vorjahre; außerdem wurden noch 75 Lokomotivputzer und Hülfsheizer, 15 Wagenwäscher und 19 Kohlenverlader beschäftigt.

Die Rechnung der Werkstätte erzeigt:

	1873	1874
an Einnahmen	Fr. 1,742,864. 19	Fr. 1,757,845. 60
an Ausgaben	„ 1,549,245. 50	„ 1,581,794. 57
und einen Netto-Ertrag von	Fr. 193,618. 69	Fr. 176,051. 03

Dieses Ergebniß ist, wie in frühern Jahren, ausschließlich auf Arbeiten für die eigene Verwaltung erzielt worden.

3. Unfälle.

Das Berichtsjahr ist leider wiederum nicht ohne Unfälle vorüber gegangen. Im Ganzen fanden 18 Personen, und zwar 8 Bahnangestellte und 10 dem Betriebe fremde Personen, auf der Bahn ihren Tod. Alle diese Unfälle indessen, mit

Ausnahme von zweien, bei welchen 2 Bahnangestellte und 1 dem Bahnbetrieb fremde Person ihr Leben einbüßten, sind Folge eigenen Verschuldens der Verunglückten gewesen; 4 Unfälle charakterisiren sich als Selbstmorde.

Am 19. Januar verunglückte im Bahnhof Zürich beim Wagenschieben in Folge eigener Unvorsichtigkeit ein Güterarbeiter und starb Tags darauf an den erhaltenen Verletzungen. — Am 28. Januar gerieth neuerdings ein Güterarbeiter auf dem Bahnhof Zürich beim Verschieben von Güterwagen zwischen zwei Wagen und wurde getödtet. Auch in diesem Fall hat die Untersuchung ergeben, daß das Unglück ein selbstverschuldetes war. — Am 24. März legte sich außerhalb der Station Knonau in der Richtung gegen Zug ein junger Mann vor dem herannahenden Züricher Abendzug auf die Schienen und fand den gesuchten Tod. — In ähnlicher Weise suchte und fand am 24. April ein Mann zwischen Arbon und Egnach durch den Vormittagspersonenzug Rorschach-Zürich den Tod. — Am 13. Mai wurde auf der Tößstraßenüberfahrt im Bahnhof Winterthur ein neunjähriges Mädchen von einem beladenen Steinwagen überfahren und getödtet. Das Bahnpersonal, dem wegen Mangel an Vorsicht und Aufmerksamkeit ein Theil der Schuld an diesem bedauerlichen Unfalle zugeschrieben werden mußte, wurde der Strafbehörde überwiesen, welche jedoch die Untersuchung sistiren zu sollen glaubte. — Am 28. Mai versuchte eine Frau vor dem herannahenden Mittagszug Luzern-Zürich den im Dorfe Root bei Gisikon befindlichen Bahnübergang bei geschlossener Barriere zu überschreiten, wurde von der Lokomotive gestreift und in den Graben geworfen. Die Verletzung, welche sie dabei erlitt, führte ihren sofortigen Tod herbei. — Am 30. Mai wurde auf dem Bahndamme zwischen Zürich und der Limmatbrücke ein junger Mann stark verstümmelt neben dem Schienengeleise liegend aufgefunden. Wie und zu welchem Zwecke der Verunglückte auf den fraglichen Damm gelangt ist, konnte nicht ermittelt werden; indessen ist auch dieser Unfall lediglich der eigenen Unvorsichtigkeit des Verunglückten zuzuschreiben. — Am 9. Juni Morgens legte sich zwischen Winterthur und Hettlingen ein junger Mann unmittelbar vor dem Schaffhauser Zug auf die Schienen und wurde von demselben überfahren und getödtet. — Am 11. Juni wollte eine Frau in Holderbank zwischen Schinznach und Wildegg auf einem Fußwegübergang in dem Momente die Bahn überschreiten, als sich an der betreffenden Stelle zwei Züge unmittelbar vor ihr kreuzten. Die Frau achtete nur auf den einen Zug und wurde dann, als sie sofort nach dem Passiren desselben auf die Bahn trat, von der Lokomotive des andern Zuges erfaßt, über die Bahnböschung hinuntergeworfen und getödtet.

Aus nicht ganz aufgeklärten Ursachen entgleiste am 20. Juni zwischen Killwangen und Baden auf offener Bahn, in einem Gefälle von bloß 3,2 ‰ und in einer Kurve von 5600 Fuß Radius, der Früh-Schnellzug von Zürich, dessen Lokomotive gegen die Böschung geschleudert und umgeworfen wurde. Leider büßten dabei zwei Angestellte, der Lokomotivheizer und ein Heizerlehrling, ihr Leben ein. Glücklicherweise kamen dagegen alle Reisenden mit einer einzigen Ausnahme mit dem Schrecken davon; eine ältere Dame hatte eine Quetschung erlitten, welche eine mehrwöchentliche ärztliche Behandlung erforderte. Trotz sofortiger und genauester Untersuchungen, die sowohl Seitens der Behörden als der Bahnverwaltung angestellt wurden, konnte der Grund der Entgleisung mit Sicherheit nicht festgestellt werden; es liegt daher die Vermuthung nahe, dieselbe müsse dem Zusammentreffen verschiedener Momente, deren jedes für sich allein eine Entgleisung nicht hätte herbeiführen können, zugeschrieben werden.

Am 6. Juli verunglückte im Bahnhof Zürich beim Wagenschieben ein Arbeiter in Folge eigener Unvorsichtigkeit. — Am Abend des 13. Juli wurde oberhalb der Station Birmenstorf Herr Dr. Gut von da vom Luzerner Schnellzug überfahren und sofort getödtet. Eigene Unvorsichtigkeit und namentlich die Schwerhörigkeit des Verunglückten tragen an diesem Unfalle Schuld. — Am 21. Juli, Morgens früh, wurde ein zwischen Sulgen und Bürglen postirter Bahnwärter todt und mit einer klaffenden Wunde am Hinterkopf in seiner Hütte gefunden. Nach dem Ergebniß der Untersuchung muß angenommen werden, der Betreffende sei am Abend vorher bei einem der letzten Züge eingeschlafen, durch das Geräusch des Zuges erwacht und beim Heraustreten auf die Bahn zwischen die Wagen gerathen und habe dabei eine tödtliche Verletzung erhalten, die ihn indessen nicht verhindert zu haben scheint, sich noch in seine Hütte zu begeben. — Am

1. August fiel ein Bahnarbeiter in Schlieren beim Wagenschieben auf das Geleise und wurde von einem nachfolgenden Wagen überfahren und getödtet. — Am 10. Oktober wollte eine Frau auf der Station Brugg aus dem Abendschnellzug Aarau-Zürich noch aussteigen, nachdem derselbe sich bereits wieder in Bewegung gesetzt hatte; sie fiel dabei von der Treppe auf den Perron, wurde vom Zuge überfahren und getödtet. Auch in diesem Falle traf das Bahnpersonal kein Verschulden. — Am 27. Oktober wurde in der Nähe von Birmensdorf ein Mann, der sich auf die Schienen gelegt und nach den auf ihm gefundenen Notizen zu schließen, unzweifelhaft den Tod gesucht hatte, von dem letzten Luzern-Züricher Bahnzuge überfahren und getödtet. — Am 30. Oktober verunglückte auf der Nordseite des Tunnels bei Baden ein Arbeiter, welcher, um den Heimweg abzukürzen, den Tunnel passirt hatte, ohne von dem Wärter wahrgenommen worden zu sein, und außerhalb des Tunnels in Folge seiner Schwerhörigkeit und Kurzsichtigkeit den herankommenden Güterzug von Aarau nicht bemerkte, von demselben erfaßt und getödtet wurde.

Von den verunglückten Angestellten gehörten drei der Unterstützungskasse an; es hat indessen keiner derselben unterstützungsberechtigte Verwandte hinterlassen.

Noch erübrigt uns an dieser Stelle einer Betriebsstörung zu gedenken, welche glücklicherweise nicht lange angedauert hat und auch ohne sehr erhebliche Nachtheile vorübergegangen ist. Am 1. August wurde in Folge des durch heftige Regengüsse veranlaßten Austretens der Thur die Bahnstrecke Sulgen-Bürglen unter Wasser gesetzt und unfahrbar gemacht. Unterhalb der Station Sulgen war der Bahndamm vom Wasser durchbrochen und auf zirka 40 Fuß Länge bis auf eine ziemliche Tiefe angefressen und ausgeschwemmt worden. Mehrere bedeutende Abrutschungen vom Bahndamm hatten auch bei Müllheim stattgefunden. Die Bahn war während 36 Stunden unfahrbar. Auch anderwärts hatte das Bahngebiet vom Hochwasser, wenn auch unbedeutend, zu leiden, so u. A. auf der Zürich-Luzerner Linie, wo ebenfalls Dammabrutschungen vorkamen. Ebenso bedrohte die Sihl am 31. Juli Vormittags den Bahnhof Zürich mit einer Überfluthung; ein nennenswerther Schaden ist jedoch dabei nicht entstanden.

4. Versicherungsverträge.

Die Versicherung gegen Feuerschaden umfaßt nachfolgende Beträge:

1. Für Gebäude:		
a. im Kanton Zürich	Fr. 5,886,250. —	
b. „ „ Thurgau	„ 1,595,450. —	
c. „ „ St. Gallen	„ 4,300. —	
d. „ „ Schaffhausen	„ 496,350. —	
e. „ „ Aargau	„ 856,950. —	
f. „ „ Zug	„ 149,400. —	
g. „ „ Luzern	„ 34,300. —	
		Fr. 9,023,000. —
2. Für Transportmaterial		„ 11,973,380. 22
3. Brennmaterial und Magazinvorräthe		„ 605,689. 21
4. Transportgüter		„ 6,144,000. —
5. Lagergüter in Zürich und Romanshorn		„ 7,000,000. —
6. Mobiliar und Werkzeuge in den Verwaltungs- und Stationsgebäuden, sowie in den Werkstätten		„ 2,278,706. 35
		Total Fr. 37,024,775 78

Die Assekuranzentschädigung für die Transportgüter auf dem Bodensee und für die zwischen Romanshorn und Friedrichshafen, beziehungsweise Lindau trajektirten Güterwagen gegen die Gefahren des Wassertransportes beläuft sich wie im Vorjahr auf Fr. 274,000. — Der „Versicherungsfond gegen Transportgefahren" hatte im Berichtsjahre für verschiedene Beschädigungen an Transportmaterial mit Fr. 23,206. 74 Cts. aufzukommen, und es schließt derselbe mit einem Aktiv-Saldo von Fr. 55,079. 18 Cts. ab gegenüber einem solchen von Fr. 50,941. 20 Cts. im Jahre 1873. Der Ersatz des beim Unfall in Killwangen erwachsenen Schadens am Transportmaterial wird erst im laufenden Jahre zur Verrechnung kommen.

5. Personaletat.

Am Ende des Jahres 1874 bestand das Personal aus folgenden Beamten und Angestellten:

A. Bahnbetrieb.

I. Allgemeine Verwaltung.

Sekretariat, Registratur und Kanzlei	24
Hauptkassier und Gehülfen	4
Revisor, Buchhalter und Gehülfen	14
Betriebs-Kontroleur und Gehülfen	65
Chef des Tarifbureau und Gehülfen	6
Hauptmagazin-Verwaltung	11
Abwärte der Zentralbureaux und der Hauptmagazin-Verwaltung	6
	130

II. Bahnunterhalt.

Betriebs-Oberingenieur und Adjunkt	2
Bauführer	5
Geometer und Zeichner	11
Bureau des Betriebs-Oberingenieurs	13
Werkführer der Bauwerkstätte	1
Oberbahnaufseher und Bahnaufseher	18
Weichen- und Bahnwärter	621
	671

III. Expeditions- und Fahrdienst

1. Abtheilung.

Betriebs-Chef	1
Betriebs-Inspektor und Adjunkt	3
Inspektor für den Gütertransport und Gehülfe	2
Telegraphen-Inspektor	1
Übertrag	7
Übertrag	7
Bureau des Betriebs-Chefs und Wagenkontrole	22
Bahnhofvorstände und Gehülfen	21
Stationsvorstände und Gehülfen	92
Einnehmer, Gepäckerpedienten und Gehülfen	42
Vorstände der Lagerhäuser und Güterexpeditionen, Gehülfen, Güterschaffner, Frachtenbezüger	171
Telegraphisten	9
Portiers, Abwärte und Nachtwächter	46
Gepäckträger	25
Arbeiter für Güterverladung und Camionneure, excl. Eilgutarbeiter	519
Oberzugführer und Gehülfe, Zugführer, Kondukteure und Bremser	196
Wagenmeister, Bahnhofaufseher, Wagenwärter und Wagenvisiteure	101
Wagenkontroleure (in den Bahnhöfen)	14
Billetdrucker	2
	1,267

2. Abtheilung.

Maschinenmeister	1
Oberwerkführer und Werkführer	4
Konstrukteure, Zeichner, Buchhalter und Gehülfen nebst Abwart	15
Oberlokomotivführer und Lokomotivführer	75
Lokomotivheizer	65
Lokomotivputzer, Wagenreiniger und Kohlenverlader	135
	295

Total: **2,363** (gegen 2,262 im Vorjahre); somit kommen — unter Hinzurechnung der Zürich-Zug-Luzerner- und der Bülach-Regensbergerbahn — auf einen Kilometer Bahnlänge 7.90 Angestellte (7.56 im Jahre 1873).

B. Dampfschiffahrt.

Verwalter	1	Maschinisten	5
Buchhalter, Expedienten, Hafenmeister und Abwart	7	Heizer	10
Kapitäne und Schiffsführer	5	Matrosen, Hülfsmatrosen und Schiffsjungen	28
Steuermänner und Schleppschiffführer	9	Güter- und Kohlenverlader	6

Zusammen **71** Angestellte (im Vorjahre 69).

C. Werkstätte.

Werkstättearbeiter: 490 (im Vorjahre 415).

D. Agenturen.

Chef der Agentur im Güterbahnhof Zürich für den Verkehr nach der Levante und Italien	1	Chef der Agentur im Bahnhof Waldshut	1
Gehülfen	2	Gehülfen	2

Zusammen **6** Angestellte, wie im Vorjahre.

Mit Einschluß der Dampfschiffunternehmung, der Werkstätte und der beiden Agenturen betrug am Schlusse des Berichtsjahres die Gesammtzahl der im Dienste der Nordostbahn stehenden Beamten, Angestellten und Arbeiter 2,930 gegenüber 2,752 im Vorjahre.

6. Unterstützungs- und Krankenkasse.

a. Unterstützungskasse.

Am 31. Dezember 1873 betrug der Aktivsaldo derselben		Fr. 590,827. 20
Im Jahre 1874 kamen an Einnahmen hinzu:		
Beitrag der Nordostbahngesellschaft	Fr. 20,000. —	
Obligatorische Beiträge der Mitglieder	„ 82,322. 83	
Kapitalzinse, Bußen, Geschenke	„ 42,500. 67	
		„ 144,823. 50
	Gesammteinnahme	Fr. 735,650. 70
Die Ausgaben bestehen aus:		
Rückerstattung von Beiträgen an ausgetretene Angestellte	Fr. 39. —	
Arzt-, Verpflegungs- und Begräbnißkosten	„ 1,916. 80	
Außerordentliche Unterstützungen	„ 2,000. —	
Regelmäßige Unterstützungen	„ 38,338. 73	
Verschiedenes	„ 397. 60	
		„ 42,692. 13
	Bestand am 31. Dezember 1874	Fr. 692,958. 57

Im Berichtsjahre waren durchschnittlich 1,709 Beamte und Angestellte Mitglieder dieser Kasse.

b. Krankenkasse.

Am 31. Dezember 1873 betrug der Aktivsaldo derselben	Fr.	14,966. 50
Im Jahre 1874 kamen an Einnahmen (Zinse, Beiträge und Bußen) hinzu . . .	„	23,064. 51
Gesammteinnahme	Fr.	38,031. 01
Die Ausgaben an Krankengeldern, Arzt-, Apotheker- und Spital-Rechnungen ꝛc. ziehen sich davon ab mit	„	20,311. 46
Verbleibt als Saldo auf neue Rechnung	Fr.	17,719. 55

Die Mitgliederzahl der Krankenkasse betrug am Schlusse des Berichtsjahres 1166.

V. Bahnbau.

1. Bau neuer Linien.

Zur Orientirung über die Erweiterungen, welche das Gesammtnetz der Nordostbahn durch die von ihr theils allein, theils gemeinsam mit Dritten, theils auf Rechnung Dritter auszuführenden neuen Linien erhält, fügen wir dem gegenwärtigen Bericht einen Übersichtsplan bei, worin alle diese neuen Linien nach dem gegenwärtigen Stand ihrer Bearbeitung sich aufgenommen finden. Unter Bezugnahme auf diesen Plan geben wir nachstehend eine Zusammenstellung der genannten Linien nebst ihrer approximativen Länge, soweit deren Bau durch die Nordostbahn besorgt wird, also mit Weglassung der von der Zentralbahn zu bauenden Aargauischen Südbahn und der Linie Wohlen-Bremgarten, ferner der von der betreffenden Gesellschaft in Bau genommenen Linie Sulgen-Goßau, endlich der Linie Wädensweil-Einsiedeln, welche durch die Nordostbahn bloß noch auf Kosten der Unternehmung zu vollenden ist:

a. Im Bau begriffen:

1. Winterthur-Koblenz	48.7 Kilometer	110.3 Kilometer	
2. Linksufrige Zürichseebahn . . .	61.6 „		
3. Bötzbergbahn (Gemeinschaftsbahn) .		48.8 „	
4. Effretikon-Wetzikon-Hinweil, deren Bauausführung durch die Nordostbahnverwaltung besorgt wird		22.5 „	
Total im Bau			181.6 Kilometer

Uebertrag 181.9 Kilometer

b. Im Stadium der Vorarbeiten befindlich:

5. Baden-Niederglatt	21.1 Kilometer		
6. Rechtufrige Zürichseebahn . . .	35.5 „		
7. Glarus-Linthal	15.8 „		
8. Bülach-Schaffhausen	25.6 „		
9. Dielsdorf-Niederweningen . . .	7.5 „	105.5 Kilometer	
10. Koblenz-Stein (Gemeinschaftsbahn) .		26.3 „	
11. Etzweilen-Schaffhausen, deren Bauausführung durch die Nordostbahnverwaltung besorgt wird		17.3 „	
Total in Vorbereitung			149.1 „
Total			330.7 Kilometer.

Eine Vermehrung gegen das vorjährige Berichtsjahr hat somit nicht stattgefunden; dagegen ist die Linie Effretikon-Wetzikon-Hinweil vor Schluß des Jahres aus dem Stadium der Vorarbeiten in dasjenige des Baues getreten.

Der Stand des mit diesen Linien beschäftigten technischen Personales betrug zu Ende des letzten, somit auch zu Anfang des jetzigen Berichtsjahres 105

Hiezu kamen im Laufe desselben 55

Es traten aus oder wurden entlassen 30

so daß auf Ende 1874 130, durchschnittlich aber 112 Ingenieure, Geometer und Architekten bei dem Bau und den Vorarbeiten obiger neuen Linien thätig waren, wobei dasjenige Personal, das sich ausschließlich mit der Korrespondenz und den Rechnungsarbeiten beschäftigt, 11 zu Anfang und 21 zu Ende des Jahres, nicht mitinbegriffen ist. In welcher Weise sich die Thätigkeit dieses technischen Personals auf die einzelnen Linien und das Zentralbureau in Zürich vertheilte, ergibt sich aus nachstehender Zusammenstellung, in der zugleich die Zahl der einzelnen Bausektionen mit aufgenommen ist:

Linie	Zahl der Sektionen	Technisches Personal	
		Durchschnittlich	Ende des Jahres
1. Zentralbureau	2	25	29
2. Winterthur-Koblenz	2	14	16
3. Linksufrige Zürichseebahn	3	29	33
4. Bötzbergbahn	4	22	25
5. Effretikon-Hinweil	1	9	8
6. Niederglatt-Baden	1	5	5
7. Rechtufrige Zürichseebahn	1	8	14
Total	14	112	130

Wenden wir uns nun zuerst zu dem Zentralbureau, so können wir dessen Thätigkeit bei den einzelnen Linien an dieser Stelle um so eher übergehen, als sich dort Gelegenheit finden wird, darauf zurückzukommen. Das Zentralbureau zerfällt in drei Hauptabtheilungen für Unter-, Ober- und Hochbau mit je besondern Vorständen und Personal, von welchen die beiden ersten Abtheilungen im neuen Bahnhofgebäude verblieben sind, die Hochbauabtheilung dagegen seit Anfang April 1874 in dem von uns im Interesse der rechtufrigen Zürichseebahn angekauften Hause zum „Olivenbaum" in Stadelhofen untergebracht ist.

Nachdem im vorgängigen Jahre namentlich die Normalien des Unterbaues und theilweise des Hochbaues, sowie die für dieselben erforderlichen Baubedingungen zur Vollendung gebracht werden konnten, waren es im Betriebsjahre die Normalien für den Oberbau incl. Bahnzeichen und Bahnabschlüsse, und namentlich diejenigen für Weichen und Kreuzungen, Geleise-Dispositionen, Einfriedigungen, Barrieren, Signale 2c., welche das Personal des Zentralbureau beschäftigten, so daß nun in einer reichlichen Sammlung von Normalblättern sämmtlicher Zweige des Bahnbaues die prinzipielle Grundlage für die Ausführung der neuen Linien geschaffen ist. Hiebei ist noch besonders zu erwähnen und hervorzuheben, daß überall, wo es unbeschadet der Solidität der Bauanlage selbst zulässig erschien, für die Nebenbahnen Typen einfacherer und von möglichst reduzirter Art, dem Charakter dieser Bahnen angemessen, aufgestellt wurden.

Zu einläßlichen Studien gaben die Konstruktionen von Brückenwaagen, Krahnen, Drehscheiben 2c. Anlaß. Nachdem die Lieferung dieser Gegenstände der öffentlichen Konkurrenz anheimgegeben worden, führten nachträgliche Unterhandlungen zu Vertragsabschlüssen für Brückenwaagen mit den beiden Lyoner Firmen „Falcot, Mairet & Cie." und „Usines de la Mulatière", deren Modelle à la double romaine mit geringen Abänderungen, als im hiesigen Betriebe schon erprobt, adoptirt worden sind.

Die Lieferung der Dreh- und Waggonkrahnen wurde durch Vertrag den Herren Schnabel-Henning in Bruchsal übergeben; beide Konstruktionen zeichnen sich durch ungemein einfache und praktische Anordnung vortheilhaft aus. Die Drehkrahnen ohne Gegengewicht und von 100 Zentnern Tragkraft, ruhen auf einem Stern von starkem Doppel-T Eisen und bedürfen nur einer leichten Kiesfundation, so daß eine Versetzung und anderweitige Verwendung mit geringen Kosten wieder erfolgen kann, ein Umstand, der uns für neue Stationen von noch nicht genau bekannten Verkehrsbedürfnissen mit besonderen Vortheilen verknüpft zu sein schien. Die Waggon-Krahnen, mit einem sich selbst regulirenden Gegengewichte, ebenfalls von 100 Zentnern Tragkraft können mit den Bahnzügen nach denjenigen Stationen befördert werden, wo momentan ein Bedürfniß dafür auftritt, deren Verkehrsverhältnisse aber noch nicht wichtig genug erscheinen, um die Aufstellung definitiver Krahnen zu rechtfertigen; vorzüglich sind dieselben aber für die am Zürichsee liegenden Stationen zur Vermittlung des Verkehrs zwischen demselben und der Bahn bestimmt.

Zur Bestellung von festen Bockkrahnen konnten wir uns nicht entschließen, da die Verwendung der bisherigen Konstruktionen, bei denen eine Hebung der Last durch die Arbeiter von oben erfolgen muß, bei nicht ganz großen Stationen durch das Auf- und Absteigen der Mannschaft mit vielem Zeitverlust verbunden ist. Noch weniger konnten wir uns mit einer jetzt häufig üblichen Konstruktion befreunden, bei welcher zwar die Bewegung der Last von unten geschehen sollte, aber beinahe unmöglich ist, sobald ihr ein bedeutendes Gewicht zukommt. Im Gegensatze zu dieser Konstruktion, bei welcher die Übersetzung der Zugkraft unten angebracht ist, haben wir uns einer solchen zugewandt, bei welcher die Übersetzung oben, am sogen. Schlitten selbst wirken wird, wodurch in der Kette viel geringere Spannungen erfolgen werden und die vorhin gerügten Übelstände in keiner Weise eintreten dürften. Ein solcher Bockkrahn wurde versuchsweise bei den Herren Escher, Wyß & Cie. in Auftrag gegeben und dessen Gelingen, an dem kaum zu zweifeln ist, wäre als ein nicht unerheblicher Fortschritt auf diesem Gebiete zu betrachten.

Die Imprägnir-Anstalt, deren Situirung bis zur Erledigung der Bahnhoffrage in Zürich, auf welche wir an anderer Stelle zurückkommen, nicht bestimmt werden konnte, wurde trotz dadurch entstandener erheblicher Verzögerung bis Ende des Jahres noch erstellt und sammt allen Einrichtungen in Betrieb gesetzt. Das etwas unterhalb Neufrankenthal erstellte Gebäude mit hohem Kamin umfaßt in seinem mittleren, 27.5 Meter langen und 11.5 Meter breiten Theile die großen Imprägnirkessel von zirka 13 Meter Länge und 2 Meter Durchmesser, ferner die Dampfmaschine mit Druck- und Luftpumpe und in einem abgetrennten Raume den Dampfkessel, sowie einen Brunnenschacht; ein nördlicher Anbau enthält zwei kleine Bureaux, und ein südlicher die kontinuirliche Einschneid- und Bohrmaschine, die gleichzeitig das Schneiden der

Schienenlager und das Bohren der Nagellöcher von drei Schwellen per Minute besorgt. Die mechanische Einrichtung der Imprägnirnanstalt wurde in den Werkstätten der Herren Escher, Wyß & Co. in Zürich hergestellt, die „Patent Self-acting Sleeper Adzing and Boring Machine" dagegen stammt durch Vermittlung der Herren Felber & Cie. in Manchester aus der in Holzbearbeitungsmaschinen bekannten Fabrik der Herren Ransome & Cie. in London. Bis Ende des Jahres waren von verschiedenen Lieferanten bereits 190,000 Stück Schwellen und etwas über 6,300 Stück Brückenhölzer geliefert und bei der Imprägnirnanstalt gelagert.

Das Haus S. B. Goldschmidt in Mainz hatte von den vertraglich zu liefernden 14,627 Tonnen Schienen und Schienenbefestigungsmitteln bis Ende des Jahres zirka 10,495 Tonnen abgeliefert und zwar: 9,800 Tonnen Schienen, 510 Tonnen Laschen und 185 Tonnen Platten. Unterm 24. Februar 1874 wurde mit der Gesellschaft „Phönix" in Laar bei Ruhrort ein Vertrag über Lieferung von 320 Tonnen Stahlschienen zu Weichen und Kreuzungen abgeschlossen; das betreffende Quantum langte mit 142 Tonnen Voll- und 178 Tonnen Vignolesschienen vor Jahresabschluß vollständig ein. Unterm 31. März 1874 wurde mit dem Hause Bouchacourt in Paris ein Vertrag über Lieferung von 93 Tonnen oder zirka 200,000 Stück Bolzen, und ein solcher mit der Fabrik für Eisenbahnbedarf (W. Köppern) in Hagen in Westphalen über zirka 1 Million Schienennägel im Gewichte von 243 Tonnen abgeschlossen; bis Ende des verflossenen Berichtsjahres gelangten hievon zur Ablieferung 55.6 Tonnen Bolzen und 126.5 Tonnen Schienennägel.

Die im letzten Jahresberichte schon erwähnten 1,500 Tonnen Rollbahnschienen und 1000 Stück Rollwagen für Erdtransport gelangten vollständig zur Ablieferung und wurden, erstere mieth-, letztere bis auf zirka 100 Stück kaufweise successiv an die verschiedenen Unternehmer abgegeben. Beide Gegenstände erfreuten sich der besten Aufnahme und haben sich als Norm schnell Bahn gebrochen, so daß zum Nutzen der Bahngesellschaften wie der Unternehmer nach und nach namentlich die verschiedenen Spurweiten, unrichtigen Schienenprofile und ungeschlachten Rollwagentypen verschwinden werden und, was das Wichtigste ist, 0.75 Meter die normale Weite der Rollbahnen bilden wird.

In Erweiterung dieser Anschaffungen und unter gleichen Voraussetzungen haben wir von der Lokomotivfabrik Winterthur zu verschiedenen Zeiten 10 kleine Baulokomotiven bezogen; 4 verkauften wir wieder an Unternehmer, die andern 6 gaben wir miethweise an solche ab. Die Gründe, die uns zu diesem Vorgehen veranlaßt haben, waren dieselben, die im letzten Jahre zur Bestellung der andern Hülfsmaterialien geführt haben, vorzugsweise der Mangel an Unternehmern mit genügendem und tauglichem Betriebsmaterial. Wir glaubten um so eher auf dieser Bahn fortschreiten zu sollen, als finanzielle Opfer damit nicht verbunden sind, und auf der andern Seite durch das große Verlangen nach diesen Gegenständen das Vorhandensein des Bedürfnisses konstatirt ist.

Noch haben wir hier der Umgestaltung des Bahnhofes Zürich zu gedenken. Wenn auch die Behandlung dieser, durch die Einmündung neuer Linien und die Zunahme des Verkehrs hervorgerufenen Frage uns schon vielfach im Jahre 1873 in Anspruch genommen hatte, und namentlich die Anfertigung der ersten Projekte in das vorgängige Berichtsjahr gefallen ist, so glaubten wir im vorjährigen Berichte um so eher von Mittheilungen darüber Umgang nehmen zu können, als wir nach den ersten Entwürfen noch keineswegs zu einem abschließlichen Resultate gelangten, indem sich dabei vielmehr so vielfach verschiedene Ansichten geltend machten, daß wir die Prüfung dieser in jeder Beziehung wichtigen und schwierigen Verhältnisse einer Expertise von anerkannten Fachleuten ersten Ranges unterstellen zu sollen glaubten.

Herr Oberingenieur Gerwig in Zürich und die Herren Regierungs- und Baurath Schwabe und Oberregierungsrath Hartwich von Berlin gaben nach vorausgegangener eingehender Prüfung der lokalen Verhältnisse, sowie sämmtlicher Vorarbeiten ihr Urtheil dahin ab, daß keines der aufgestellten Projekte zur Ausführung unbedingt empfohlen

werden könne. Während sich aber die Herren Experten in ihrem Gutachten gegen alle Projekte, welche auf der Grundlage einer totalen Verlegung des Bahnhofes nach Außersihl beruhten, aussprachen, waren sie ebensowenig in der Lage, die andern Projekte, welche in verschiedenen Variationen mehr oder weniger nur auf eine Erweiterung der bestehenden Anlagen abzielten, unbedingt zur Annahme resp. Ausführung empfehlen zu können. Zwar waren sie einverstanden, daß diese Projekte sich dem Programme für die Erweiterung des Bahnhofes Zürich mehr nähern, indem dieselben von einer entsprechenden Erweiterung des bestehenden Aufnahmsgebäudes für den Verkehr der Hauptlinien, wie auch der rechtufrigen Zürichseebahn ausgehen, für den Stückgut- und Rohmaterialverkehr im Wesentlichen die gegenwärtige Lage beibehalten, den Rangirbahnhof in hinreichender Ausdehnung an die Linie Zürich-Altstetten verlegen und die Einführung der rechtufrigen Seebahn in der Weise bewirken, daß in dieser Richtung die gegenwärtige Kopfstation zur Durchgangsstation wird; aber sie waren auch einig, daß diese Projekte, trotzdem sie eine eingreifende Umgestaltung des gegenwärtigen Bahnhofes bedingen, doch nicht alle Bedingungen erfüllen, welche die Verkehrsinteressen erfordern, weßhalb ihnen ein Eingehen auf die diesen Projekten zu Grunde liegenden Anschauungen ebenfalls nicht angezeigt erschien.

Über die Beibehaltung nnd Erweiterung des bestehenden Aufnahmsgebäudes waren die Herren Experten gleicher Ansicht; ebenso bezüglich der Einführung der rechtufrigen Zürichseebahn, die sie in der Weise empfehlen, daß die Bahnkrone bei der direkten Einführung auf der Nordseite der Personenhalle in einer Höhe von etwa 6 Metern über dem Straßenpflaster, beziehungsweise über der Schwellenhöhe des bestehenden Bahnhofes angeordnet werde. Über die Gestaltung der übrigen Anlagen gehen dagegen die Ansichten der Herren Experten sehr auseinander.

Die Herren Gerwig und Schwabe betrachten die schleifenförmige Einführung der von Örlikon kommenden Linie mit Verlegung der Einmündung in die Zürich-Altstetter Linie bis an die Hardstraße, noch unterhalb des jetzigen Rangirbahnhofes, unter Beseitigung des vorhandenen Dammes vom Bahnhofe bis zum Limmatviadukt, als die richtigste Lösung, die einerseits das direkte Durchführen der Güterzüge in der Richtung Örlikon-Gotthard und anderseits die Anlage eines zweckentsprechenden und den weitesten Anforderungen des Verkehrs genügenden Außenbahnhofes gestatten würde. Zu dem Ende würden sie den Güterbahnhof an bisheriger Stelle belassen, resp. über die Dammstraße und gegen die Limmatstraße hin zurücksetzen, um zwischen Werkstätten und Güterschuppen mehr Geleise anlegen zu können, ferner denselben in dem Quartier zwischen diesen beiden Straßen erweitern und bis zur schon erwähnten neuen Einmündung der Örlikoner Linie den Rangir- und den Rohmaterialien-Bahnhof anreihen, sofern die Verlegung des letztern im öffentlichen, wie im Interesse des Eisenbahnverkehrs als vortheilhaft erachtet würde. Um alle die Station Zürich bloß tangirenden Güter nicht in den Innenbahnhof einführen zu müssen, wollen sie den mehrerwähnten Einmündungspunkt der Örlikoner-Linie direkt mit der linksufrigen Zürichseebahn in Verbindung bringen und zu beiden Seiten dieser Verbindungslinie für den Rangirdienst verschiedene Geleisegruppen anlegen. Mit einem auf diesen Grundlagen beruhenden Projekt glauben sie, durch möglichste Erhaltung der wesentlichen Bahnhofanlagen, der Werkstätten und der Lagerhäuser die Kosten auf die geringste Höhe beschränkt und die zweckmäßigste Lösung der Frage gefunden zu haben.

Der dritte Experte, Herr Oberregierungsrath Hartwich, ist mit diesem Vorschlage nicht einverstanden, findet die Beseitigung des Wipkinger Bahndammes durchaus nicht geboten und die schleifenförmige Verlegung nicht nur mit keinen Vortheilen, sondern mit wesentlichen Nachtheilen verbunden. Obschon er es bei allen praktischen, von der Lokalität bedingten Aufgaben als unzulässig betrachtet, bestimmte Systeme und Prinzipien durchführen zu wollen, es vielmehr überall als geboten erachtet, in jedem Spezialfalle den Bedürfnissen und den Lokalverhältnissen Rechnung zu tragen, anerkennt er als allgemeine Grundsätze, daß auf ausgedehnten Zentralstationen 1) für möglichste Trennung des Güterverkehrs vom Personenverkehre und 2) für Trennung resp. Verbindung der Güterzüge an geeigneter Stelle, zur Vermeidung doppelter Hin- und Rücktransporte der Wagen und zu möglichster Vermeidung einer Komplizirung des Verkehrs, Sorge zu tragen sei. Für die Umgestaltungen in Zürich sei es namentlich nothwendig, auf solche Einrichtungen Rücksicht zu nehmen, welche bei thun-

lichster Beibehaltung des Bestehenden eine möglichst bequeme Verbindung der verschiedenen Linien unter sich gewähren und für jeden zu erwartenden Verkehr eventuell ausreichend zur Erweiterung geeignet erscheinen. Ein direktes Durchgehen der Personenzüge ohne Berührung der zürcherischen Zentralstation sei z. Z. von keinem großen Werthe. Bezüglich des Güterverkehrs sei zu bemerken, daß sowohl in der Richtung Altstetten-Zürich als Örlikon-Zürich Güter kursiren, von denen ein Theil für Zürich, ein Theil zum Transitiren in den verschiedenen Richtungen bestimmt sei. Um das unnütze Hin- und Zurückfahren der Wagen zu verhindern und den Übelstand zu beseitigen, daß die nicht für Zürich bestimmten Wagen dorthin gehen und dem Lokal-Personenverkehr in höchstem Grade hinderlich werden, sei vor Zürich an der Vereinigung der verschiedenen Linien ein Trennungs-, resp. Sammel- und Rangirbahnhof anzulegen. Ferner sei es unbedingt nothwendig, daß der sehr bedeutende Zürcher Lokal-Güterverkehr, wo er jetzt besorgt werde, wegen der Kollision mit dem Personenverkehr beseitigt und anderweitig untergebracht werde. Zur Aufnahme des Lokalverkehrs eigne sich ganz vorzüglich der hinter der Werkstätte gelegene, umfangreiche, zur Zeit keineswegs genügend ausgenutzte Raum, zur Anlage des Trennungs-, resp. Sammel- und Rangirbahnhofes aber der Raum zwischen der Hardstraße und der Station Altstetten, der sowohl mit der linksufrigen Seebahn, als mit der Linie nach Örlikon in direkte Verbindung gebracht werden könne, wobei für die Linien beider Richtungen eine Änderung nicht vorzunehmen wäre. Gegen die Abzweigung auf offener Bahn, die mit Weichen bewerkstelligt werden muß, hat dieser Experte keinerlei Bedenken. Er glaubt mit Ausführung seines Projektes allen Bedürfnissen zur Erweiterung der Eisenbahnanlagen in und bei Zürich vollständig und mit weit geringern Kosten als bei denjenigen Entwürfen, welche auf die Beseitigung des größern Theiles der bestehenden Anlagen abzielen, Rechnung getragen zu haben.

Wir ermangelten nicht, nach Eingang dieser Expertenberichte die Bahnhoffrage Zürich sofort in eigene weitere Erörterung zu ziehen, wobei sich zeigte, daß diese Berichte zwar manche werthvolle Anhaltspunkte geliefert hatten, aber noch keineswegs eine durchführbare Lösung des schwierigen Problems enthielten. Das Projekt der Herren Gerwig und Schwabe, im Prinzip eine Erweiterung der bestehenden Anlagen, zeigte mit den vielen zu beiden Seiten der Hauptgeleise vertheilten Rangirgruppen nicht die wünschbare Einfachheit und daneben folgende hauptsächlichste Nachtheile:

1. alle Güterzüge in der Richtung nach Altstetten sperren die meistfrequentirte Linie nach Örlikon;
2. die ein- und ausfahrenden Güterzüge von und nach dem linken Seeufer, Gotthard ꝛc. sperren mit Zickzackbewegung die sämmtlichen Personengeleise;
3. die vorgesehene Verlegung des Wipkinger Dammes verlängert die Linie Örlikon-Zürich um 2,1 Kilometer;
4. ein passender Platz für Remisirung der Personenwagen, sowie Rangirung derselben in Nähe der Halle ist nicht geboten;
5. die Straßenverbindungen mit dem Güter- und Produktenbahnhof sind sehr beschränkt und mangelhaft;
6. eine weitere Ausdehnung ist selbst mit enormen Kosten in befriedigender Weise nicht mehr möglich;
7. für die nach den neuen Hauptverkehrsrichtungen durchgehenden Güter erwachsen sehr bedeutende Umwege.

Ohne auf eine Erläuterung aller dieser Punkte einzutreten, wollen wir nur hervorheben, daß wir namentlich den unter Ziffer 1 und 2 angeführten Momenten das größte Gewicht beilegen zu sollen geglaubt haben.

Ebensowenig waren wir im Falle uns mit dem Projekte des Herrn Hartwich befreunden zu können; wir zählen zu den Gründen, die gegen dasselbe sprechen, namentlich folgende:

1. mehrere betriebsgefährliche Ausweichstellen in offener Bahn;
2. höchst bedenkliche Niveaukreuzungen der Personenhauptgeleise;
3. ungenügende Ausdehnung der Anlagen für den lokalen Güterverkehr;
4. unnütze Hin- und Herbewegung der von Örlikon und Thalweil kommenden, für Zürich bestimmten Güter;
5. zerstreute, weitläufige und unübersichtliche Anlage;
6. Ausschluß einer spätern zweckmäßigen Ausdehnung.

In Erwägung aller dieser Verhältnisse, mit Benutzung des vorliegenden Materials und unter Berücksichtigung der Kritik, welche über dieses Material gewaltet hatte, veranlaßten wir eine neue Bearbeitung des Erweiterungsplans des Bahnhofes Zürich durch unsern Oberingenieur für den Bahnbau, Herrn Moser. Nach dem von diesem aufgestellten und schließlich von uns mit Zustimmung des Verwaltungsrathes adoptirten Projekt wird der Personenbahnhof zwischen Limmat und Sihl beibehalten, ebenso die Werkstätten und Lokomotivremisen; dagegen vereinigt dasselbe die Anlagen für den Güter- und Produktenverkehr, wie den Rangirdienst, in einer vollständig getrennten und selbständigen Anlage im äußern Theile von Außersihl. Bei letzterer Disposition wurde berücksichtigt, daß der Bahnhof Zürich durch die neueste Entwicklung des schweizerischen Eisenbahnnetzes seine Bedeutung als Hauptdurchgangs- und Knotenpunkt des Verkehrs von Osten nach Westen theilweise verliert, dagegen dieselbe Eigenschaft in viel höherem Maaße für den Verkehr von Norden und Osten nach Süden gewinnt. Die zweckmäßige Verbindung der bisherigen Richtungen nach Altstetten und Örlikon mit dem linken Seeufer und Glarus und nach dem Gotthard u. s. w. mußte daher neben dem bedeutenden Lokalverkehr Zürichs vor Allem in Betracht gezogen werden, wogegen der direkten Verbindung Altstetten-Örlikon eine geringere Bedeutung beigemessen wurde.

Nach diesem Plane wird nach unserer Überzeugung die Gestaltung des Bahnhofes, namentlich für den Güterverkehr, den vom Standpunkte der Zweckmäßigkeit und Sicherheit des Betriebs aus zu stellenden Bedingungen volles Genüge leisten, indem die Axe dieses Bahnhofes in die Richtung des zukünftigen Hauptverkehrs und durchgehend für denselben angelegt ist. Der Wipkinger Damm wird in eine limmatabwärts gehende und unterhalb des jetzigen Rangirbahnhofes endende Schleife verlegt, deren Hauptlinie direkt nach dem 1. und 2. Geleise der jetzigen Halle führt, während die Gütergeleise beim untern Hohlweg nach dem Güterbahnhof abzweigen. Die von Altstetten kommende Hauptlinie wird etwas gegen die Limmat gerückt und unter den Hauptgeleisen von Örlikon nach dem 5. und 6. Hallengeleise geführt; die Gütergeleise verlassen beim mittleren Hard, etwa 900 Meter vor der oben erwähnten Unterführung und 1700 Meter oberhalb Altstetten, die Hauptlinie und erreichen mit mäßiger Ansteigung den neuen Güterbahnhof. Die linksufrige Zürichseebahn schließlich umzieht den neuen Güterbahnhof und gelangt unter den Einfahrtsgeleisen desselben und unter denjenigen der Örlikoner Linie hindurch ohne weitere Kreuzung auf das 3. und 4. Hallengeleise; dabei zweigen am südlichen Ende des Güterbahnhofs bei der Zweiergasse die Gütergeleise in denselben ab. Bei sämmtlichen Hauptgeleisen findet somit, die durchaus nie zu vermeidenden Abzweigungen der Gütergeleise abgerechnet, nicht eine einzige Kreuzung im Niveau statt. Bei dieser Anordnung liegt zudem die Linie nach dem linken Seeufer zwischen denjenigen nach Örlikon und Altstetten; die durchgehenden Hauptrouten bilden somit Nachbargeleise, ein Umstand, der das Kreuzen durchgehender Züge auf ein Minimum reduzirt, und der in Bezug auf Sicherheit des Betriebs alle Beachtung verdient.

Der nördlich von den Personengeleisen gelegene, jetzt von den Güter- und Lagerschuppen eingenommene Raum wird zur Anlage von Wagenremisen und Rangirgeleisen für Personenzüge verwendet, wodurch dieselben der Personenhalle so nahe gebracht werden, als es nur irgend möglich ist, und eine Hauptbedingung, die an eine solche Anlage gestellt werden muß, erfüllt wird. — Die jetzigen Lokomotivschuppen können ausschließlich für die Unterbringung der Personenzugsmaschinen benutzt werden, und es wird der Raum des jetzigen Produktenbahnhofes für die Vergrößerung der dortigen Reparatur- und Bauwerkstätten, sowie für allfällige andere Zwecke disponibel.

Der Güter- und Rangirbahnhof ist nach dem Sihlfeld, im äußeren Theile von Außersihl, verlegt. Seine Dimensionen sind weit größer als bisher. Die Mittellinie reicht in gerader Richtung vom Ende des jetzigen Rangirbahnhofes bis an die Badener Straße, wo die Langgasse in dieselbe einmündet, und wird, wie schon erwähnt, zur Durchgangsstation für die zukünftigen Hauptverkehrsrouten von Nord und Süd. Die Ausdehnung nach der Länge beträgt zirka 1500 Meter, diejenige nach der Breite im Maximum 600 Meter. Die Ein- und Ausfahrt in den Güterbahnhof findet mit einziger Ausnahme der rechtsufrigen Seebahn ohne Kreuzung eines, einer andern Richtung dienenden Personengeleises statt, was durch die schon erwähnten Unter- und Überführungen erreicht werden konnte. Diese Anordnung liefert den

überhaupt denkbar höchsten Grad von Sicherheit, und es gestaltet sich der Verkehr in diesem Punkte genau so einfach und erfordert nicht mehr Vorsichtsmaßregeln als auf einer gewöhnlichen doppelgeleisigen Stationsanlage, mit auf einer Seite befindlichen Güter- resp. Rangirgeleisen. Parallel der Hauptachse liegen die für die Ein- und Ausfahrt, sowie für das Rangiren der Züge bestimmten Geleise, an welche sich stadtseits diejenigen des Lokalgüterverkehrs mit Schuppen und Rampen und weiterhin die Lagerhäuser, durch Drehscheiben und Weichen mit den Hauptgeleisen verbunden, anschließen. Am nördlichen Ende verzweigen sich in dem Raum zwischen den Schuppen und dem nach dem Personenbahnhof ziehenden Örlikoner Hauptgeleise fächerartig die Geleise des Rohmaterialien- und Produktenbahnhofs, an ihrem Ende längs der Straße unterhalb Neufrankenthal durch einen Drehscheibenstrang verbunden. Der nördliche Theil dieser Anlagen liegt in der Auffüllung, ein Umstand, der zur Annahme sogen. Kohlenrutschen geführt hat, wie sie sich in großer Ausdehnung im neuen Wiener Nordbahnhof finden, und die mit leichter Zugänglichkeit namhafte Vortheile beim Entladen der Wagen verbinden. Die Rangirgeleise sind in solcher Ausdehnung vorhanden, daß gleichzeitig von beiden Enden aus der Rangirdienst besorgt werden kann, zu welchem Behufe an jedem Ende ein sogen. ansteigendes Ausziehgeleise in Aussicht genommen ist. In Nähe der Güterschuppen, an die andere Seite der Rangirgeleise anstoßend, ist der Bahnhof für die Güterzugslokomotiven derart etablirt, daß die Dienstmaschinen auf kurzen Wegen in die verschiedenen Gruppen gelangen können. — Die Verbindung der rechtufrigen Seebahn mit dem Güterrangirbahnhof kann auf zwei Arten vor sich gehen: mit Überschreitung der Personengeleise durch die direkte Verbindung beider Bahnhöfe oder mit etwas Mehrlänge durch das schon an anderer Stelle erwähnte Zwischengeleise und die Güterverbindung mit Altstetten, in welchem Falle nur die Überschreitung der Personengeleise nach dieser Richtung erforderlich wäre. Die direkte Verbindung des linken Seeufers mit Örlikon oder Altstetten, ohne Berührung der Personenhalle, kann für durchgehende Schnellzüge u. s. w. ohne Schwierigkeit auf der Rückseite des Lokomotivschuppens bewerkstelligt werden. — Der so angelegte Güter-, Produkten- und Rangirbahnhof läßt mit Leichtigkeit und ohne die geringste Änderung der vorgesehenen Anlagen auch in der Folge noch eine fernere Erweiterung zu. — Was die Ausführung betrifft, so können die neuen Anlagen, ohne den Verkehr in irgend einer Weise zu beeinträchtigen, nach Bedürfniß successiv erstellt werden.

Der baulichen Entwicklung von Außersihl wird das aufgestellte definitive Projekt nicht nur kein Hinderniß in den Weg legen, sondern es dürfte dasselbe von ganz eminenter Wirkung auf die rasche Entwicklung dieser Ortschaft sein. Insbesondere werden in dem großen, noch wenig überbauten Terrain zwischen der Sihl und dem neuen Güterbahnhof der Anlage eines wohlgeordneten Straßennetzes wenig Hindernisse entgegenstehen. Hiebei verdient Beachtung, daß das alte Bahnhofplateau in der Halle die Quote 407.8 Meter über Meer, der neue Güterbahnhof dagegen eine solche von 409 Meter hat; dieses Verhältniß gestattet die Überführung der meistfrequentirten Straße nach Baden, sowie der Zweiergasse über die Bahn, und ebenso ist dadurch eine Überführung der Langgasse erleichtert.

Wir fassen die Hauptvorzüge des Bahnhofplanes, den wir vorstehend in seinen Hauptzügen skizzirt haben, in folgende Sätze zusammen:

1. vollständige Trennung der beiden Verkehrszweige;
2. Vermeidung zahlreicher betriebsgefährlicher Niveaukreuzungen der Personenhauptgeleise;
3. wesentliche Abkürzungen in verschiedenen Richtungen;
4. zweckmäßige Gruppirung der einzelnen Anlagen zu einander und als Folge geringere Betriebskosten;
5. günstige Situirung der Wagenremisen und der Rangirgeleise für den Personendienst;
6. freie und unbehinderte Zufahrtsstraßen;
7. größere Anlagen und Leichtigkeit weiterer Ausdehnung;
8. wesentlich geringere Anlagekosten.

Indem wir nun zur Berichterstattung über die einzelnen Linien übergehen, verweisen wir für die Mittheilungen betreffend die Bötzbergbahn und die Linie Koblenz-Stein auf die beiliegenden Spezialberichte an das Komite der Gemeinschaftsbahnen der Zentral- und Nordostbahn.

1. Winterthur-Koblenz.

a. Technische Vorarbeiten. Im Monat Februar gelangten die gemäß bundesräthlicher Verordnung vom 20. Februar 1873 erforderlichen Vorlagen der Strecke Winterthur-Bülach von Kilom. 0—15,7 behufs Genehmigung an den Bundesrath, nachdem bereits unterm 26. September 1872 die Strecke Winterthur-Rorbas, soweit es sich um den Traceplan handelte, von der Regierung des Kantons Zürich genehmigt worden war; diese Vorlagen umfaßten die Gemeinden Winterthur, Töß, Wülflingen, Embrach, Rorbas, Bülach. Nebst den besondern Plänen der Wildbachbrücke wurden gleichzeitig noch 32 Normalien betreffend Konstruktion von Durchlässen, Brücken, Tunnel, Uferschutz, Oberbau, Hochbau 2c. in Vorlage gebracht.

Im April erfolgte an die nämliche Behörde die Vorlage der Pläne für die Strecke Rheinsfelden-Kaiserstuhl-Koblenz, umfassend die Gemeinden Weiach, Kaiserstuhl, Reckingen, Rietheim, Zurzach, Rümikon-Mellikon und Koblenz, unter dem Bemerken, daß die Pläne für die Strecke Rheinsfelden-Kaiserstuhl-Rietheim bereits von den Kantonsregierungen Zürich und Aargau genehmigt seien, und nur für die Gemeinde Koblenz die bundesräthliche Genehmigung noch ausstehe. Im September fand alsdann die weitere Vorlage der Pläne Bülach-Eglisau-Rheinsfelden, umfassend die Gemeinden Eglisau, Glattfelden und Zweidlen, sowie die Verbindungsbahn in Bülach, statt.

Mit Rücksicht auf die Forderungseingaben einiger Fabrik- und Mühlenbesitzer in Rorbas und beziehungsweise Embrach wurde die Projektion des Thalüberganges über den tief eingeschnittenen Wildbach zwischen Rorbas und Embrach mittels Annahme einer etwas größeren Brücke, welche die bestehenden Verhältnisse beinahe unberührt läßt, verändert und nochmals zur Vorlage gebracht.

b. Expropriation. Im Berichtsjahre ist noch die Planauflage von Eglisau, Glattfelden II. Theil und Zweidlen erfolgt. Die Expropriation wurde im Laufe des Berichtsjahres vollzogen in den Gemarkungen Wülflingen, Pfungen, Embrach, Rorbas, Bülach, Eglisau und Glattfelden. In den Gemarkungen Winterthur, Töß, Rietheim und Koblenz ist sie auch zum größern Theil in gütlicher Unterhandlung durchgeführt. Die noch unerledigten Fälle sind der eidgenössischen Schätzungskommission zur Austragung überwiesen worden.

c. Unterbau. Von den Bauarbeiten dieser Linie ist der Dettenberg-Tunnel im 3. Bauloose der I. Sektion das bedeutendste Objekt, dessen anfängliche Länge 1790 Meter, nach einem Verschieben des Westportales aber nunmehr 1800 Meter beträgt. Die Ausführung desselben, welche, wie im vorjährigen Geschäftsberichte bereits erwähnt, im September 1873 in Regie begonnen wurde, ist durch Vertrag vom 10. März 1874 an die Herren Bauunternehmer Cloos und Gebrüder Kunz von Rapperswyl zur Fortsetzung und Vollendung übertragen worden.

Der Sohl- oder Richtstollen an der Ostseite, dessen ausgeführte Länge 1873 im Ganzen 50,6 Meter, im eigentlichen Tunnel aber nur 5,3 Meter betrug, bezifferte sich zu Ende des Berichtsjahres im Tunnel auf 535,0 Meter, so daß im Jahre 1874 ein Fortschritt von 529,7 Meter erzielt worden ist. Der im März in Angriff gekommene Firststollen erreichte eine Länge von 457,0 Meter, der Ausbruch in 4 Stücken eine solche von 118,8 Meter, und es war die im November begonnene Ausmauerung auf 75,2 Meter Länge geschlossen.

Nachdem an der Westseite im Januar sich die weitere Abteufung des Portalschachtes, in Folge sehr bedeutenden Wasserandranges, mit den vorhandenen Mitteln und ohne sehr kostspielige und zeitraubende Einrichtungen als unmöglich herausgestellt hatte, wurde am 9. Januar ein zweiter Schacht, 165 Meter vom ersteren entfernt, in Angriff genommen.

Dieser nur 8,0 Meter tiefe Schacht machte bei gleichen Verhältnissen immerhin noch genug Schwierigkeiten, und es wurde erst Anfangs Februar die Sohle des Voreinschnittes erreicht. Bei einem Maximalfortschritt von 65 Meter im Monat Mai langte der durch diesen zweiten Schacht betriebene Sohlstollen mit Anfang Juli bei dem künftigen Tunnelportale an und war bis Ende des Jahres noch auf eine Länge von 238,8 Metern im Tunnel selbst vorgeschritten. Im Weitern betrugen:

die Länge des Firststollens	210 Meter
„ „ „ Vollausbruches, in 3 Stücken	40,3 „
„ „ der Mauerung, ebenfalls in 3 Stücken	37,7 „

Eine Übersicht der bis zum Schlusse des Jahres 1874 geleisteten Arbeiten ergibt die nachfolgende Zusammenstellung:

Länge in Metern.

	Ende 1873.	Leistung im Jahr 1874.			Totalleistung bis Ende 1874.
		östlich.	westlich.	zusammen.	
Sohlstollen	5,3	529,7	238,8	768,5	773,8
Firststollen	0	457,0	210,0	667,0	667,0
Vollausbruch	0	118,8	40,3	159,1	159,1
Mauerung	0	75,3	37,7	113,0	113,0

Nach dem geologischen Profile sollte sich der Tunnel in seiner ganzen Länge in der Grenze zwischen dem Austern- und Muschelsandstein bewegen; wenn nun auch diese, dem Tunnelbau günstigen Verhältnisse an der Ostseite von Anfang an sich einstellten, so war dies dagegen an der Westseite, wo der Tunnel auf ein nicht vermuthetes, sogenanntes Gletscherthal getroffen ist, keineswegs der Fall. Die theilweise schlemmsandartige eingelagerte Moraine-Schuttmasse, mit ungemein starkem Wasserzudrang verbunden, bereitete dem Tunnelbau hier ganz erhebliche Schwierigkeiten, und erst mit Oktober hatten die Stollen diese gefährliche Diluvial-Bildung gänzlich durchbrochen und gelangten, wie östlich, in die günstige Molasse.

Trotz der angewandten Vorsicht fand noch am 17. Dezember in der Nähe des Portales, in einem von den Mineurs nahezu fertig erstellten Stücke, ein vollständiger Einbruch bis zu Tage statt. Der Druck äußerte sich plötzlich in der First, ein Langständer von 35 Centimeter Stärke wurde zerknickt, hierauf rasch der zweite, die Kronbalken brachen nach, und der Schutt stürzte herein, einen Kegel weit in die gemauerten Stücke hineinwerfend. Der ganze Vorfall, bei welchem glücklicherweise Niemand verletzt wurde, ging so rasch vor sich, daß von Abhülfe nicht die Rede sein konnte, und nur dem sofortigen energischen Auftreten des einen Unternehmers ist es zu danken, daß sämmtliche Mannschaft noch rasch genug aus dem Tunnel entfernt worden ist. Da eine Ausräumung des Schuttes zu gefährlich schien, mußte ein Stollen durch denselben getrieben werden und konnte der Betrieb des Hauptstollens selbst erst am 29. Dezember, sonach mit einer Verzögerung von 12 Tagen wieder aufgenommen werden. — Im westlichen Voreinschnitte, wo Ende des Jahres das Abböschen der Wände in Arbeit war, betrug die Gesammtbewegung der Massen 56,160 Kubikmeter oder 46,8 % der Gesammtleistung. Zum Steintransport von Dielsdorf nach der östlichen Tunnelseite wurde die Verbindung der Staatsstraße oberhalb des Tunnels mit der Tunnelmündung mittels einer Seilbahn im August begonnen und bis zum 31. Oktober fertig erstellt, wodurch für den Bedarf der Tunnelmauerung eine regelmäßige Steinlieferung gesichert worden ist.

Bei den Kunstbauten in diesem 3., sogenannten Dettenberg-Loose, waren die bedeutendsten Objekte: die Brücke über den Wildbach bei Embrach und eine gewölbte Durchfahrt bei Bülach, welche letztere zu Ende des Jahres bis auf Cementguß und Deckquader fertig war, während die Wildbachbrücke, von welcher im Monat August die Mauerung an sämmtlichen Pfeilern in Angriff kam, im November soweit fertig gemacht werden konnte, daß nur noch die Deckschichte an dem Ortspfeiler und die Auflagsquader der Mittelpfeiler zu versetzen waren.

Die Bauarbeiten des 1. und 2. Looses der I. Sektion, von Winterthur bis zum Dettenberg, wurden durch Vertrag vom 13. November 1874 den Herren Bauunternehmern Beck und Walker von Stuttgart übertragen und von denselben auch ungesäumt auf der künftigen Station Wülflingen in Angriff genommen. Die Bauarbeiten des 4. Looses, Bülach-Eglisau, kamen, nach Abschluß des Vertrages am 17. August 1874 mit 15 % Abgebot von den im Voranschlag berechneten Preisen, durch die Herren Lutz und Kettner sofort zum Angriff und es wurden aus den verschiedenen Einschnitten, theilweise durch Stollen nach der sogenannten englischen Manier und mit zwei kleinen Lokomotiven betrieben, 155,000 Kubikmeter oder 21,3 % der Erdarbeiten gefördert; die Leistung bei den Kunstbauten betrug dagegen 25,6 %. Das 5. Loos, Eglisau-Rheinsfelden, wurde den Herren Bauunternehmern Fischer und Schmutziger, Theilhaber der Baugesellschaft Frick, welche die Unterbauarbeiten der III. Sektion der Bötzbergbahn ausführen, mit einem Abgebot von 3 % übertragen; die Arbeiten selbst aber kamen erst im Februar 1875 in Angriff.

Von den vier Bauloosen der II. Sektion wurde das 1. Loos bereits vor Schluß des Jahres 1873 in Regie vollendet, so daß im Laufe des Berichtsjahres nur noch Reinplanirungsarbeiten und Ansäen der Böschungen vorzunehmen waren. Die Vollendung des 2. Looses, welche unterm 3. September 1873 durch besondern Vertrag den Bauunternehmern des 3. Looses, Herren Henle und Fecker übertragen wurde, ist soweit vorgerückt, daß die Leistungen für Erdarbeiten Ende des Jahres 98,8 % und für Kunstbauten 97,0 % betrugen, die Straßen- und Weg-Korrektionen meist dem Verkehr übergeben werden konnten und die erste Bekiesung des Bahnkörpers fast durchgängig eingebracht war. Im 3. Loose, Mellikon-Zurzach, betrugen die Gesammtleistungen für Erdarbeiten 67,2 % und für Kunstbauten 96,0 %. Die Bauausführung des letzten, 4. Looses, Zurzach-Koblenz, wurde durch Vertrag vom 7. August 1874 Herrn Ingenieur G. Konrad in Laufenburg übertragen, welcher die Arbeiten am 23. September in Angriff nahm, mit einer Leistung am Ende des Jahres von 8,4 % für die Erdarbeiten und 3 % für die Kunstbauten. Im Ganzen waren auf sämmtlichen Loosen dieser Linie zu Ende des Jahres täglich 1400 Erdarbeiter, Maurer und Handwerker beschäftigt, welchen 225 Rollwagen, 60 Pferde und 2 Arbeitslokomotiven zur Hand standen.

2. Linksufrige Zürichseebahn.

a. Technische Vorarbeiten. Nachdem das definitive Projekt für die zweite Strecke der linksufrigen Zürichseebahn im Gebiete der Kantone Schwyz und Glarus ausgearbeitet war, gelangten gemäß Art. 9 und 10 der bundesräthlichen Verordnung vom 20. Februar 1873 auf besonderes Verlangen die Pläne der ganzen Linie vom Sihlkanal bei Zürich bis Ziegelbrücke, obschon ein Theil dieser Strecke, nämlich von Wollishofen bis zur Kantonsgrenze bei Richtersweil, noch nach früherem Geschäftsgange bereits die Genehmigung der Regierung des Kantons Zürich erhalten hatte, im März 1874 zur Vorlage an den Bundesrath, und es folgten die gleichen Pläne für das obere Ende der Linie von Ziegelbrücke bis Näfels im Juli, so daß nur noch die Strecke vom Bahnhof Zürich bis zum Sihlkanal in Frage stand. Da jedoch die für diese Strecke maßgebende Gestaltung des Bahnhofs Zürich noch nicht so bald zum Abschluß gelangen konnte, mußte, um nicht eine Verzögerung in der Eröffnung herbeizuführen, die Einführung nach dem bisherigen Projekte bei Neufrankenthal, wenn auch nur provisorisch, vorgenommen werden, zu welchem Zwecke die inzwischen ausgearbeiteten Pläne der Strecke Bahnhof Zürich bis Sihlkanal Anfangs Oktober zur Vorlage gelangten.

Die schwierigen Expropriationsverhältnisse von Horgen bis Käpfnach, sowie eine Berücksichtigung der Interessen des Bergwerks Käpfnach ließen eine Verlegung des dortigen Trace in eine mehr vom See entfernte Linie als geboten erscheinen, und es wurde ein bezügliches Projekt im Laufe des Monats August zuerst den betreffenden Gemeinden, nachher dem Bundesrathe vorgelegt. Diese Variante weicht am Ende der Station Horgen von der früheren Linie rechts ab, zieht hinter den Häusern des Hirsackers nach dem inneren Ende des Kohlenmagazins des Käpfnacher Bergwerks und vereinigt sich bei der Ziegelei in Käpfnach wieder mit der früheren Linie.

Mit verschiedenen Gemeinden wurden spezielle Verträge über Stations-, Straßen- und Hafen-Anlagen vereinbart und zwar erfolgte der definitive Vertragsabschluß mit der Gemeinde Thalweil am 16. Januar 1874, mit der Gemeinde Horgen am 25. Februar, mit der Gemeinde Richtersweil am 5. Mai und mit der Gemeinde Oberrieden am 2. Oktober 1874, während die am Schlusse des Berichtsjahres noch pendenten Unterhandlungen mit den Gemeinden Wädensweil, Küschlikon und Kilchberg gleich zu Anfang des Jahres 1875 ihren Abschluß fanden.

Im Laufe des Monats Februar wurden die Pläne derjenigen Gemeinden, in welchen für den Bahnbau Strecken des Seegebietes in Anspruch zu nehmen waren, nämlich Enge, Horgen, Wädensweil und Richtersweil, der Direktion der öffentlichen Arbeiten des Kantons Zürich behufs Erlangung der Bewilligung zum Beginn der Arbeiten im Seegebiete eingesendet; die Bewilligung des Regierungsrathes zur sofortigen Inangriffnahme erfolgte unterm 2. März 1874.

Die Anlage provisorischer Rollbahnen zum Transport von Baumaterialien über die öffentlichen Straßen erforderte die Bewilligung der betreffenden Kantonsregierungen, welche auf herwärtiges Ersuchen durch diejenige von Zürich unterm 16. April, von Schwyz unterm 9. Mai, von St. Gallen unterm 9. Dezember und von Glarus unterm 11. Dezember 1874, unter Vorbehalt der Anordnung der zur Sicherung des öffentlichen Verkehrs indizirten Vorsichtsmaßregeln, ertheilt wurde.

Die von der eidgenössischen Linthkommission Ende April 1874 eingereichten Forderungen und Vorbehalte in Betreff der hierorts projektirten Bahn- und Brückenbauten, sowie der Expropriation im Bereiche der Linthunternehmung wurden nach längeren Unterhandlungen unterm 31. August 1874 durch Vertrag erledigt.

b. Expropriation. Im Berichtsjahre hat noch die Planauflage in den Gemeinden Nieder- und Oberurnen und Näfels stattgefunden. Die Expropriation ist auf dem Gebiete der Kantone Schwyz und Glarus im Laufe des Berichtsjahres zum größten Theil durchgeführt worden, und es blieben nur wenige Fälle zur Erledigung im Jahr 1875 übrig. Bei einer ziemlich großen Zahl von Fällen war die Anrufung der eidgenössischen Schätzungskommission, beziehungsweise des Bundesgerichtes nothwendig. Mit Ende 1874 waren zirka 40 Fälle vor Bundesgericht geordnet, die theils von uns, theils von den Expropriaten rekurrirt worden waren.

c. Unterbau. Nachdem die Erdarbeiten, um dem konzessionsgemäßen Termin für den Beginn derselben Genüge zu leisten, im kleinen Akkord im Gebiete des Kantons Zürich am 7., im Kanton Schwyz am 1. Oktober und im Kanton Glarus am 9. Dezember des vorigen Berichtjahres in Angriff genommen worden, fand, nach vorgängiger öffentlicher Ausschreibung sämmtlicher Unterbauarbeiten mit Endtermin auf 6. März 1874, die vertragliche Vergebung der diversen Bauloose an die nachverzeichneten Unternehmer zu den nebenstehenden Bedingungen allmälig statt:

Sektion	Loos	Name der Unternehmer	Auf- oder Abgebot in %	Datum des Vertrags	Datum des Baubeginns
I.	1.	Steegmüller & Stumpp	— 5.6	8. März	24. März
	2.	J. Rüttimann	— 5.5	10. „	23. „
	3.	Reck & Klingler	— 3.5	10. „	24. „
	4.	E. Giongo	— 4.0	21. „	26. „
II.	1—4.	Dellagiacoma & Canestrini	+ 0.0	10. „	1. — 20. April
III.	1.	Bruesch & Diethelm	— 2.0	10. „	2. „
	2.		— 2.0	—	8. „
	3.	Ferd. Tomasi	— 3.0	21. „	29. „
	4.		+ 0.0	—	28. „
	5.	Äbli & Cie.	— 1.0	10. „	7. „
	6.	1. Abtheilung Locher & Cie.	+ 0.0	21. Oktober	26. Oktober
		2. „ Kubli & Sohn	+ 0.0	19. „	26. „

Auf dem 1. Bauloose (Enge) der I. Sektion, in welchem der 240 Meter lange Tunnel bei der Brandschenke das bedeutendste Objekt bildet, wurden, wie in vorstehender Zusammenstellung angegeben ist, die Arbeiten am 24. März 1874 und zwar im südlichen Tunnelvoreinschnitt in Angriff genommen. Im Brandschenketunnel selbst wurde auf der Südseite am 10. Juni der Sohlstollen und am 1. Juli der Firststollen in Angriff genommen. Der erste Vollausbruch wurde am 27. Juli begonnen, am 15. August vollendet und alsdann die Mauerung, sowie weitere Vollausbrüche sofort ebenfalls begonnen. Nachdem der Betrieb des Tunnels an der Nordseite am 2. Oktober seinen Anfang genommen hatte, erfolgte der Durchbruch des Tunnels selbst am 13. Oktober. Die Arbeiten schritten ohne wesentliche Unterbrechung vor, bis am 22. Oktober in Folge einer bedeutenden Erdablösung im südlichen Mundloche eine zweitägige Unterbrechung des Tunnelbetriebs eintrat. Der Gang der Arbeiten war beim Jahresschluß im Allgemeinen befriedigend; das zu Tag geförderte Material bestand aus Morainesand, theilweise mit sehr großen Findlingen vermischt, welche mittels Dynamit gesprengt werden mußten. Die Gesammtlänge des vollendeten minirten Vollausbruches betrug 96.7 Meter, diejenige der unvollendeten Ausbrüche 23.5 Meter, diejenige des vollendeten Tunnelbaues 80.25 Meter und die Länge der in Mauerung begriffenen Stücke 54.15 Meter.

Die übrigen Unterbauarbeiten der I. Bausektion Zürich-Horgen waren nicht von besonderer Bedeutung und konnten bis zum Schlusse des Jahres in der Hauptsache noch bewältigt werden.

In der II. Sektion, Horgen-Pfäffikon, wurden in den drei ersten Loosen die Erdarbeiten am 13., im 4. Loose am 20. April in Angriff genommen, und gleichzeitig der von uns zum voraus angekaufte, den Unternehmern überlassene Steinbruch in Bäch in Betrieb gesetzt. — Die Hauptarbeiten dieser Sektion bildeten die Bauten am See, namentlich die Fundirung derselben, wobei in Folge der vielerorts schlammigen Beschaffenheit des Seegrundes mancherlei Schwierigkeiten zu überwinden waren. Die anfänglichen Anschüttungen mit Erde und mit steinigem Material im Gebiete des Wellenschlages bewährten sich in wenigen Fällen, und von ebensowenig Erfolg waren an solchen Stellen Versenkungen von größeren Steinen, wiewohl deren Einbringen aus Vorsicht von außen nach innen vorgenommen wurde; diese Arbeiten hatten nicht selten eine bedeutende Vertiefung des Seegrundes zur Folge, während weiter in den See hinaus eine ebenso beträchtliche Erhöhung sich bemerkbar machte. Um nun diesen Anschüttungen in dem schlammigen, aber wenig geneigten Seegrunde einen festen Halt zu verschaffen, wurden Baumstämme mit sammt den Ästen kreuz und quer übereinander gelegt, gehörig verbunden, mit Steinen belastet und versenkt. Nach weiterer Belastung senkten sich diese Massen derart in den Seegrund ein und boten eine so große Reibungsfläche, daß in keinem Falle eine Verschiebung derselben mehr beobachtet worden ist. Im Oktober fand die Inangriffnahme des bedeutenden Einschnitts der Variante Käpfnach in Regie statt, dessen weitere Ausführung im Dezember unter günstigen Bedingungen der Bauunternehmung Reck und Klingler vertraglich übertragen wurde, welche die Arbeiten am 7. Dezember mit befriedigender Energie in Angriff nahmen. — Anfangs Dezember wurde das Legen einer Rollbahn zwischen Freienbach und Pfäffikon begonnen, nach deren Vollendung die Beschotterung mit Lokomotivbetrieb in Gang gesetzt und täglich 14—18 Züge zu je 16 Wagen gefördert.

In der letzten, III. Sektion wurde die Strecke Pfäffikon-Siebnen im April in Angriff genommen. Bald machte sich aber eine Dammsenkung zwischen Liedweil und Altendorf in höchst unangenehmer Weise bemerkbar. Zwischen dem Sägebach in Liedweil und dem Mühle- oder Kessibach in Altendorf, welche beide bedeutende Schuttkegel in den See geschoben haben, liegt eine Bucht, die durch Schlammablagerungen im Laufe der Zeit bis etwas über die Höhe des Seespiegels ausgefüllt worden ist; die Tiefe dieser Ablagerungen beträgt 13 Meter. Dieser Baugrund war von der Bahn mit einem Damme zu überschreiten, der an der höchsten Stelle 5 Meter Höhe erhält. Schon im August hatte die aus einem Felseinschnitt bei Liedweil vorzüglich mit großen Steinen erstellte Anschüttung auf eine Länge von etwa 150 Meter sich erheblich gesenkt und den schlammigen Grund zu beiden Seiten aufgeworfen. Gegen Ende September hörte die Bewegung beinahe ganz auf, machte sich aber im Monat Oktober von Neuem in starkem Maße bemerkbar, um gegen Ende des Jahres wieder

ganz zu verschwinden; die Hoffnung auf Besserung war jedoch noch verfrüht, und es hat trotz Vermehrung der Materialzufuhr die Bewegung ihr Ende noch nicht erreicht. — Die übrigen Arbeiten dieser Sektion durch die March sind im Allgemeinen von geringerer Bedeutung. Die Aabrücke, im September begonnen, wurde im November bis auf Höhe der Auflagsquader versetzt. Im obersten Theile sind die beiden großen Linthbrücken von hauptsächlichster Bedeutung. Nach ziemlich in die Länge sich ziehenden Verhandlungen wurde mit der eidg. Linthkommission eine Einigung betreffend die Überbrückung erzielt und hierauf die untere Linthbrücke von 49 Metern Spannweite Ende September in Angriff genommen; die Vergebung der obern, 53 Meter weiten, sehr schiefen und in einer starken Kurve befindlichen Linthbrücke an die Herren Locher & Cie. fand Ende Oktober statt, so daß nur noch einige Vorbereitungen zum Bau, wie das Schlagen der Spuntwände, die Errichtung einer Gerüstbrücke und die Öffnung von Steinbrüchen, in das Berichtsjahr fallen.

Der Unterbau der Linie Ziegelbrücke-Näfels, welcher durch Vertrag vom 19. Oktober Herrn Jakob Kubli & Sohn von Trübbach übergeben wurde, konnte erst mit Schluß des Jahres in Angriff genommen werden.

Im Allgemeinen schritten sämmtliche Arbeiten, bis auf die vorerwähnten Ausnahmsfälle, wenn dieselben auch hie und da durch meist unmotivirte Amtsbefehle, beziehungsweise Arbeitsverbote einzelner Gemeinden und Privaten eine fühlbare Verzögerung erlitten, in befriedigender Weise vor. Die nachstehende Tabelle weist den Stand der diversen Leistungen in Prozenten des Voranschlages am Ende des Berichtsjahres nach:

Sektion	Loos	Erdarbeiten	Tunnel	Maurer- und Steinhauerarbeiten
I.	1.	63.0	48.3	54.4
	2.	70.6	—	86.6
	3.	90.1	—	54.0
	4.	80.9	—	92.8
II.	1.	13.4	—	44.3
	2.	66.6	—	49.7
	3.	67.5	—	52.3
	4.	86.4	—	54.1
III.	1.	61.8	—	94.2
	2.	85.5	—	84.4
	3.	69.3	—	79.4
	4.	59.6	—	57.1
	5.	89.9	—	50.5
	6.	25.0	—	0.0

d. Oberbau. Die Oberbau-Materialien, namentlich Schwellen, Schienen und Befestigungsmittel, trafen gegen Ende des Jahres sämmtlich ein und wurden auf den Stationen Zürich und Ziegelbrücke gelagert.

e. Hochbau. Nachdem auf Grund eingehender Studien die Normalien für die Hochbauten auf den Stationen festgestellt waren und eine Klassifikation der letzteren selbst, mit Rücksicht auf deren Lokal- und Verkehrsverhältnisse, stattgefunden hatte, wurde ungesäumt zur Ausführung der Haupt- und Nebengebäude geschritten. Da sich jedoch keine Akkordanten bereit fanden, die Fertigstellung aller Arbeiten an einzelnen, beziehungsweise mehreren Stationsgebäuden zu übernehmen, wurden die Maurer-, Steinhauer- und Verputz-, Zimmer- und Schreiner-, Maler- und Glaserarbeiten getrennt und in einzelnen Loosen vergeben; bei der großen Anzahl der hiebei betheiligten Akkordanten wird indeß von

Aufführung ihrer Namen und von Aufzählung der betreffenden Verträge Abstand genommen. Die hauptsächlichste Hochbaute bildet das provisorische Aufnahmsgebäude in Enge mit seinen Nebengebäuden, bei dessen Anlage darauf Rücksicht genommen werden mußte, daß die Herstellung des Provisoriums diejenige des definitiven Stationsgebäudes seiner Zeit nicht hindere. Man war zugleich bemüht, den Wünschen der Stadt Zürich und der Gemeinde Enge rücksichtlich des bestmöglichen Anschlusses dieser Station an die projektirten Quaiquartiere gerecht zu werden, wodurch die genaue Fixirung der Stationsanlage verzögert und die Feststellung der endgültigen Pläne des Stationsgebäudes erst Anfangs Oktober möglich wurde. Damit daraus nicht eine Verspätung der Betriebseröffnung der Linie sich ergebe, wurde für die betreffenden Arbeiten nur eine beschränkte Konkurrenz unter anerkannt tüchtigen und leistungsfähigen Unternehmern eröffnet, und in Folge derselben wurden die Maurerarbeiten den Herren Locher & Cie., die Zimmerarbeiten den Herren Koch & Hirzel, beide in Zürich, übertragen; bei Jahresschluß war die Fundamentmauerung des Aufnahmsgebäudes in voller Arbeit. — Noch mag Erwähnung finden, daß die Erstellung eiserner Vordächer sammt den Sommerwartsälen, auf den Stationen Thalweil, Horgen, Wädensweil und Richtersweil, sowie diejenige des Vordaches der Station Lachen der Société Fribourgeoise in Freiburg übertragen wurde.

Die Aufnahmsgebäude auf den Stationen Wollishofen, Bendlikon (Kilchberg), Rüschlikon, Oberrieden und Thalweil waren mit Schluß des Berichtsjahres im Äußeren fertig erstellt und der innere Ausbau in vollem Gange, wogegen damals die Witterung dem Fortgang der Maurerarbeiten an den Güterschuppen in Bendlikon und Thalweil hindernd entgegentrat. An den Aufnahmsgebäuden der Stationen Horgen, Au, Wädensweil und Pfäffikon wurde im Mai, in Richtersweil im Juli mit dem Fundamentaushub begonnen; in Au, Wädensweil und Pfäffikon war eine Pfahlrostfundamentirung nothwendig, für die auf ersterer Station eine Pulverramme zur Anwendung kam, deren Leistungsfähigkeit aber, hauptsächlich in Folge mangelhafter Rüstung weit hinter den gehegten Erwartungen zurückblieb, so daß man bei den übrigen Stationen auf das gewöhnliche Schlagwerk zurückging. Außerdem wurde im Oktober, beziehungsweise im November mit Anlage der Güterschuppen in Pfäffikon und in Richtersweil angefangen.

Am Schlusse des Berichtsjahres waren an den Aufnahmsgebäuden in Horgen und Richtersweil das Aufschlagen des Dachstuhles, sowie die Fundationsarbeit für die Güterschuppen in Ausführung, ferner die Pfahlfundation des Güterschuppens in Wädensweil vollendet, während bei den Stationen Au, Wädensweil und Pfäffikon die Arbeiten für den innern Ausbau im besten Fortgang waren. An den Aufnahmsgebäuden der Stationen Lachen, Siebnen, Reichenburg und Bilten der oberen Sektion dieser Linie schritt der innere Ausbau der Art vor, daß mit den Nebenarbeiten begonnen werden konnte; diese vier Stationen erhielten sämmtlich Pfahlrostfundirungen, welche im Juni und August erstellt wurden. Die Station Niederurnen, deren Betonfundamentirung im Oktober begonnen wurde, befand sich Ende des Jahres unter Dach; außerdem war der Güterschuppen in Lachen bis auf die Unterkante des Sockels aufgemauert.

Die vorzunehmenden Abänderungen, beziehungsweise Erweiterungen an den von der Linksufrigen Zürichseebahn berührten Stationen Ziegelbrücke, Näfels und Glarus der Vereinigten Schweizerbahnen werden laut Vereinbarung von der dortseitigen Bauleitung ausgeführt.

3. Eglisau-Schaffhausen.

Die Projektirungsarbeiten der Linie Eglisau-Schaffhausen wurden in den ersten Monaten des Berichtsjahres fortgesetzt, und im Mai begann die Absteckung des Bahntrace, sowohl von Neuhausen als von Eglisau aus. Außerdem wurden die Katasteraufnahmen in den Gemeinden Eglisau, Hüntwangen und Wyl ausgeführt und diejenigen in Rafz angefangen, sowie die Querprofile von Eglisau bis zur Landesgrenze bei Lottstetten aufgenommen. Im Monat Juni fanden wir

uns jedoch veranlaßt, die Vorarbeiten für diese Linie vorerst gänzlich einzustellen, da, wie wir an früherer Stelle erwähnt haben, die Verhandlungen mit dem Großherzogthum Baden über die Konzessionsertheilung für den auf dortigem Staatsgebiet liegenden Theil der Linie Eglisau-Schaffhausen einer unerwarteten Verzögerung begegneten.

4. Dielsdorf-Niederweningen.

Der für die Linie Dielsdorf-Niederweningen in Aussicht genommene Vollendungstermin machte eine Fortsetzung der technischen Vorarbeiten für diese Linie im Berichtsjahre nicht nothwendig.

5. Niederglatt-Baden.

a. Technische Vorarbeiten. Wie schon im vorjährigen Geschäftsberichte erwähnt, wurde im Berichtsjahr ein zweites Projekt über Einmündung der Linie Niederglatt-Baden in die Linie Baden-Zürich, unter Verlegung letzterer Linie bei Wettingen ans rechte Limmatufer, dagegen unter Belassung des Bahnhofes Baden in seiner jetzigen Gestalt und mit Abzweigungsstation in Wettingen detaillirt ausgearbeitet.

Nach dem an anderer Stelle erwähnten Vertragsabschluß mit der Gesellschaft Winterthur-Zofingen mußten sodann die Pläne der Strecke Otelfingen-Baden einer nochmaligen Bearbeitung mit zwei- statt einspuriger Bahnanlage unterworfen werden, eine Arbeit, die bis Ende des Jahres nicht mehr zum Abschluß gelangen konnte.

Das Abstecken und Verpflocken der Bahnare wurde von Otelfingen gegen Niederglatt fortgesetzt, wobei sämmtliche Katasteraufnahmen, sowie die Aufnahmen der Längen- und Querprofile vollendet und an geeigneten Stellen Sondirgruben ausgeführt wurden.

b. Expropriation. In Folge der Verhandlungen mit der Eisenbahngesellschaft Winterthur-Zofingen über gemeinsamen Bau und Betrieb der Bahnstrecke Baden-Otelfingen wurde die Expropriation auf dieser Strecke sistirt. Die Planauflage für die Strecke Niederglatt-Buchs ist vorbereitet und kann demnächst stattfinden.

6. Rechtufrige Zürichseebahn.

a. Technische Vorarbeiten. Nachdem die im Jahre 1873 beendigten Horizontalkurven-Aufnahmen zusammengetragen waren, wurde mit dem Studium des Trace selbst begonnen. Die ungemein schwierigen Expropriationsverhältnisse ließen jedoch Terrainaufnahmen in größerem Maßstabe als wünschenswerth erscheinen. Zu dem Ende wurden Basislinien abgesteckt und auf diese gestützt, in etwas mehr als gewöhnlicher Ausdehnung, Katasteraufnahmen gemacht, sowie Längen- und Querprofile erhoben. Zu einem abschließenden Resultat und Projekt führten diese Arbeiten im Berichtsjahre erst auf der Strecke Bahnhof Zürich bis Tiefenbrunnen.

b. Expropriation. Gegen Ende des Berichtsjahres sind die Katasterpläne und Grunderwerbungstabellen in den Gemarkungen Zürich und Riesbach, umfassend die Strecke von der Rämistraße in Zürich bis Tiefenbrunnen in Riesbach, öffentlich aufgelegt worden. Angekauft wurden mehrere Grundstücke bei den Tunneleinschnitten in Stadelhofen und bei der südlichen Tunnelausmündung in Riesbach. Zur Auflage wurden vorbereitet die Pläne für die Strecke Rämistraße bis zur Einmündung in den Bahnhof Zürich.

7. Etzweilen-Schaffhausen.

Technische Vorarbeiten. Nachdem die im Vorjahr begonnenen topographischen Aufnahmen im Maßstabe 1 : 5000 vollendet worden, sind auf Grund dieser Erhebungen die Vorprojekte für zwei verschiedene Trace: Etzweilen-

Feuerthalen-Schaffhausen und Etzweilen-Büsingen-Schaffhausen, ausgearbeitet und dem Gründungskomite der Unternehmung zur Entscheidung vorgelegt worden. Für die Ausführung wurde vom Komite das erstgenannte Trace adoptirt; bei dessen Wahl ist vorzugsweise der Umstand maßgebend gewesen, daß dieses Trace sich ausschließlich auf schweizerischem Gebiet bewegt und die bedeutende Ortschaft Feuerthalen in seinen Bereich zieht.

Hienach verläßt die Linie die Station Etzweilen in westlicher Richtung, geht nördlich neben Schlattingen und südlich an Dießenhofen vorbei, durchzieht das Plateau des Schaarenwaldes und folgt vom ehemaligen Kloster Paradies den Rheinhängen bis Feuerthalen, von wo die Bahn nach Überschreitung des Rheines und Durchbrechung des Emmersberges in den Bahnhof Schaffhausen gelangt. Die in Aussicht genommenen Zwischenstationen sind: Schlattingen, Dießenhofen, Schlatt und Feuerthalen.

8. Glarus-Linthal.

Technische Vorarbeiten. Die im Jahr 1873 in der Hauptsache vollendeten Horizontalkurven-Aufnahmen im Maßstab von 1 : 5000 fanden ihre weitere Bearbeitung und wurden in Übersichtspläne zusammengetragen. Zu eingehenderem Studium mangelte es jedoch dem vielseitig in Anspruch genommenen technischen Personal an Zeit; auch schien eine Aufschiebung dieser Arbeit um so eher zulässig, als der in der Konzession gewährte Vollendungstermin eine schleunige Anhandnahme der Projektirungsarbeiten nicht erforderte. Nach demnächstiger Vollendung einiger im Bau begriffenen Bahnen wird zudem ein Personal verwendet werden, das bei den bisherigen Bauten der Nordostbahn Gelegenheit hatte, mit gleichartigen Verhältnissen genau bekannt zu werden, ein Umstand, der gegenüber dem Zuzuge neuer Elemente nicht außer Acht gelassen werden durfte.

9. Verschiedenes.

Neben den vorstehend kurz skizzirten Arbeiten war das technische Personal der Bauabtheilung noch vielfach mit Begutachtung von Plänen und andern Fragen technischer Natur beschäftigt. Insbesondere wurde es in dieser Richtung für die Aargauische Südbahn, die Bahn Wohlen-Bremgarten und die Bahn Sulgen-Bischofszell-Goßau beschäftigt, die zwar nicht von der Nordostbahn gebaut werden, an deren Erstellung und Betrieb sie aber mitbetheiligt ist. Außerdem sind die Horizontalkurven-Aufnahmen, im Maßstab von 1 : 5000, sowie auf dieselben gestützt das Vorprojekt der Linie Wohlen-Bremgarten ganz durch unser Personal besorgt worden.

2. Ausbau der alten Linien.

Behufs Verhütung irriger Auffassung der einschlägigen Rechnungsergebnisse machen wir darauf aufmerksam, daß die Rechnung über den Ausbau des Stammnetzes in ihrem Schlußtitel alle Ausgaben für Vermehrung des Transportmaterials mitumfaßt. Diese Ausgaben, über welche wir uns im Abschnitt über den Betrieb bereits geäußert haben, belaufen sich, zuzüglich des auf sie treffenden Antheils an den Kosten der Zentralverwaltung und des technischen Personals, auf Fr. 3,187,656. 91 Cts., wovon Fr. 747,231 für Lokomotiven, Fr. 2,072,082 für Wagen und Fr. 260,775 für die Trajektfähre Lindau-Romanshorn. Der größte Theil der genannten Anschaffungen ist nicht für die Bedürfnisse des Stammnetzes, sondern behufs Ausrüstung der neuen Linien mit dem erforderlichen Transportmaterial erfolgt; da alles Transportmaterial bestimmt ist, nach Maßgabe der Verkehrsverhältnisse auf dem ganzen Netze verwendet zu werden, könnte eine Verlegung der dafür erwachsenden Ausgaben auf die einzelnen Linien nur in ziemlich willkürlicher Weise stattfinden und haben wir daher vorgezogen, dieselben in dieser Rechnung ungetrennt, jedoch unter einem besondern Titel (V), aufzuführen.

Die speziell für den Ausbau des Stammnetzes erwachsenen Ausgaben reduziren sich hienach auf Fr. 668,032. 71 Cts. und zerlegen sich, jeweilen zuzüglich des Antheils an den Kosten der Zentralverwaltung und des technischen Personals, in folgende Hauptziffern:

1. Erstellung neuer Brückenwaagen auf den Stationen Güttingen, Egnach, Erlen, Schlieren, Schinznach, Horn, Arbon, Sulgen, Märstetten, Felben und Islikon		Fr. 48,423. 53
2. Erweiterung der Stationen und Geleiseanlagen in Erlen, Sulgen, Felben, Islikon, Andelfingen, Siggenthal und Brugg, auf letzterer Station in Folge Einmündung der Bötzbergbahn		„ 27,734. 93
3. Erweiterung des Bahnhofes Winterthur, Erstellung von Wärterbuden, Drehscheiben, Drehkrahnen, Brückenwaagen, elektrischen Signalscheiben, Gitterbarrieren 2c. daselbst	Fr. 30,547. 54	
ab: Werth der verfügbar gewordenen Oberbaumaterialien, Steine und Kies	„ 29,955. 50	
		„ 592. 04
4. Erweiterung des Bahnhofes Zürich, Geleisevermehrung daselbst, provisorische Lokomotivremise, Dampfschiebebühne, Imprägniranstalt (excl. Maschinen), Vergrößerung der Reparaturwerkstätte 2c.		„ 115,586. 60
5. Erweiterung der Station Rupperswil und Geleisebauten auf der von Aarau her einmündenden Bahnstrecke behufs Aufnahme der Aargauischen Südbahn		„ 80,447. 75
6. Erweiterung des Bahnhofes Aarau, Erweiterung und Versetzung des Güterschuppens daselbst, Erstellung einer Wagenremise, Verladrampe, Hebkrahnen, Drehscheibe 2c.		„ 243,694. 03
7. Bau eines neuen Stationsgebäudes in Kemptthal		„ 26,310. —
8. Vergrößerung der Güterschuppen Müllheim und Felben, ferner der Stationsgebäude Dietlikon und Baden		„ 26,541. 47
9. Erstellung von Geleisen und eines Drehkrahnens in Schaffhausen . .		„ 2,219. 94
10. Auffüllung des Lagerplatzes in Romanshorn und verschiedene kleinere Bauten auf offener Linie		„ 48,731. 86
		Fr. 620,282. 15
Hiezu: Antheil an den Kosten der Zentralverwaltung und des technischen Personals		„ 24,811. 28
Summa		Fr. 645,093 43

Über einzelne der in vorstehender Aufstellung erwähnten Bauten fügen wir folgende Aufschlüsse bei:

Im Bahnhof Romanshorn wurde die beim Beginn des Bahnbaues 1853 erstellte ehemalige Bauhütte, die als Unterkunftslokal für Wagen- und Weichenwärter, sowie zur Aufbewahrung von Werkgeschirr und Oberbaumaterialien 2c. diente, da sie sich ganz baufällig zeigte, abgebrochen, und an Stelle des vor einigen Jahren zum Theil ebenfalls baufällig gewordenen und beseitigten sogenannten Nutzholzschuppens, südlich der Reparaturwerkstätte, ein größerer hölzerner Schuppen mit Lokalen zur Unterkunft des Wagen- und Weichenwärterpersonals, Geschirräumen, Ölkammer 2c. errichtet.

In Folge Einmündung der Bischofszellerbahn in die Romanshorner Linie bei Sulgen muß die dortige Station bedeutend vergrößert werden. Das Planum der Station wird von 300 auf 390 Meter verlängert, an der Südseite um zirka 12 und an der Nordseite um zirka 26 Meter verbreitert. Zur Aufstellung der Züge der Bischofszellerbahn werden westlich vom Bahnübergang der Bischofszellerstraße neben den drei bestehenden zwei weitere Geleise erstellt und mit den übrigen Stationsgeleisen in geeigneter Weise verbunden. Östlich vom Bahnübergang der Bischofszellerstraße, zwischen der Romanshorner und der Bischofszeller Linie wird ein kleiner Rangirbahnhof mit Wasserstation, Lokomotiv- und Wagenremisen und Drehscheibe für die Bischofszellerbahn angelegt.

Auf der Station Müllheim wurde der Güterschuppen vergrößert und in demselben ein Postbureau eingerichtet Der Schuppen bietet nun eine Lagerfläche von zirka 166 □ Metern.

Für die Erweiterung des Bahnhofes Winterthur, in welchen außer der Koblenzer- die Tößthalbahn und die Linien Winterthur-Singen-Kreuzlingen und Winterthur-Zofingen der Nationalbahn einmünden sollen, wurden im Berichtsjahre von Seite des eidg. technischen Inspektorates, von den städtischen Behörden, sowie von den einzelnen Bahngesellschaften verschiedene Projekte, theils für gänzliche Verlegung des Bahnhofes, theils für Erweiterung desselben auf Grundlage des bestehenden Bahnhofes ausgearbeitet, und die verschiedenen Bahngesellschaften haben sich schließlich dahin verständigt, daß die Erweiterung des Bahnhofes unter Beibehaltung seiner gegenwärtigen Lage nach den von der Nordostbahndirektion vorgelegten Plänen ausgeführt werden soll. Über die definitive Regulirung der Bahnhoffrage sind jedoch im Berichtsjahre die Unterhandlungen zwischen den einzelnen Bahngesellschaften, sowie mit den Behörden der Stadt Winterthur noch nicht zum Abschluß gelangt.

In Kemptthal wurde im Sommer 1874 mit dem Bau eines definitiven Stationsgebäudes begonnen und dasselbe bis Spätjahr unter Dach gebracht. Das Gebäude wird ähnlich den neuen Aufnahmsgebäuden Islikon, Felben und Erlen massiv in Mauerwerk aufgeführt und erhält im Erdgeschoß außer dem Bureau des Vorstandes 2 Wartlokale, im ersten Stock eine Wohnung, bestehend aus 3 heizbaren Zimmern, Vorzimmer und Küche 2c. und auf dem Dachboden 2 Kammern.

Im Bahnhof Zürich wurde eine Lokomotivremise für 5 Maschinen, eine Kesselschmiede und eine Wagenreparatur-Werkstätte erstellt. Diese sämmtlichen Bauten sind als Provisorien möglichst einfach gehalten und derart konstruirt, daß sie leicht wieder abgebrochen und versetzt werden können.

An das Aufnahmsgebäude in Dietlikon, das aus einem Schuppen mit Wartlokal, Güterraum und Bureau besteht, wurde ein Anbau für eine kleine Wohnung mit 2 Zimmern, Kammer, Küche und Keller und den übrigen nöthigen Räumlichkeiten für den Stationsvorstand erstellt.

Nachdem im Spätjahr 1873 die Wartsaalanbauten des Aufnahmsgebäudes im Bahnhof Baden noch unter Dach gebracht worden waren, wurde der innere Ausbau der Wartsäle im Frühjahr 1874 vollendet; im Fernern wurde der im Innern des Gebäudes zwischen dem Wartsaal III. Klasse und dem Gepäckbureau befindliche Passagierabtritt beseitigt, der hiebei gewonnene Raum dem Gepäckbureau zugetheilt und nördlich vom Aufnahmsgebäude ein freistehender Passagierabtritt erstellt.

Der Anschluß der Aargauischen Südbahn an die Aarauerlinie bei Rupperswil erforderte eine ganz bedeutende Erweiterung und Umbaute der fraglichen Station. Provisorisch wurde das Südbahngeleise in das bestehende Gütergeleise eingeführt, gleichzeitig aber auch mit den Erweiterungsarbeiten begonnen. Das Stationsplanum mit einer Horizontalen von nur 300 Metern Länge, an die sich in der Richtung nach Wildegg ein Gefäll von 10 ‰ und in der Richtung nach Aarau eine Steigung von 10 ‰, die in ihrer Fortsetzung in 3 ‰ übergeht, anschließt, war für eine rationelle Geleiseanlage viel zu kurz, und es mußte vorerst die Station von zirka 300 auf 480 Meter Länge horizontal gelegt werden. Es konnte dies in der Weise erzielt werden, daß der zweispurige Bahnkörper in der Richtung nach Aarau bei einer Steigung von 10 ‰ auf die Länge von 377 Metern und im Maximum bis 1,8 Meter Tiefe abgegraben wurde, bis die Steigung von 10 ‰ in ihrer Fortsetzung diejenige von 3 ‰ wieder erreichte. Überdies mußte der Stationsplatz erheblich verbreitert werden, indem, statt der bestehenden 2 durchgehenden Hauptgeleise und 1 Gütergeleise, für die neue Stationsanlage 5 durchgehende Geleise nebst 1 Gütergeleise erstellt werden sollen. Die bedeutenden und mit Rücksicht auf den Bahnbetrieb, der hiedurch in keiner Weise beeinträchtigt werden durfte, sehr schwierig auszuführenden Erdarbeiten für Tieferlegung des zweispurigen Bahnkörpers und Erweiterung des Stationsplatzes konnten in der Hauptsache noch im Berichtsjahre vollendet werden. Das bei der Erweiterung der Station Rupperswil gewonnene Aushubmaterial wurde größtentheils zur Auffüllung des Rohmaterial- und Rangirbahnhofes Aarau verwendet.

Der gesteigerte Verkehr im Bahnhof Aarau, sowie die Durchführung der Südbahnzüge bis Aarau machten eine Erweiterung der Bahnhofanlagen dringendst nothwendig. In erster Linie wurde der Rohmaterial- und Rangirbahnhof östlich der Lenzburgerstraße vergrößert, sowie 7 durchgehende Geleise und eine große Zahl Stockgeleise nebst geeigneten Geleiseverbindungen auf demselben angelegt. In der Bahnhofabtheilung westlich der Lenzburgerstraße wurden Geleiseverbindungen hinter den Lokomotiv- und Wagenremisen hindurch zur Drehscheibe erstellt, und Vorbereitung zum Umbau der Wagenremise in eine Lokomotivremise und Erstellung eines größern Wagenschuppens getroffen. Der Lagerraum im Güterschuppen erwies sich ebenfalls als unzureichend; es wird derselbe mit einem Anbau von 188 □ Metern Lagerfläche vergrößert und, um Raum für ein weiteres Geleise vor dem Güterschuppen zu gewinnen, um 4,5 Meter zurückgesetzt. Die Vorarbeiten für diese Bauten sind noch im Spätjahr 1874 begonnen worden.

Endlich erwähnen wir noch der Aufstellung eines Bockkrahnens von 300 Zentnern Tragkraft im Rohmaterialbahnhof Aarau, eines Drehkrahnens von 60 Zentnern Tragkraft an einem Güterschuppen im Bahnhof Winterthur, von Drehkrahnen von 80 Zentnern Tragkraft im Bahnhof Schaffhausen und auf der Station Sulgen.

Im Hinblick auf die Ausdehnung, welche die Nordostbahn im laufenden Jahr erhielt und im Laufe der nächsten Jahre in noch höherm Maße gewinnen wird, haben wir selbstverständlich auch eine entsprechende Vermehrung des Personalbestandes der verschiedenen Abtheilungen der Zentralverwaltung in Aussicht zu nehmen. Die Räumlichkeiten, welche uns für dessen Unterbringung zur Zeit zur Verfügung stehen, reichen daher auf die Dauer nicht mehr aus, und es ist auch kaum an die Möglichkeit zu denken, die jetzigen Verwaltungsgebäude im Bleicherweg in ausreichendem Maße zu erweitern. Ohne indessen jetzt schon hierüber ein abgeschlossenes Urtheil abgeben zu wollen, haben wir immerhin für angemessen erachtet, uns für alle Fälle einen Bauplatz von ausreichendem Umfang und in geeigneter Lage durch Ankauf zu sichern; wir glaubten die Gelegenheit hiezu um so weniger versäumen zu sollen, als diejenigen Bauplätze, welche sich für unsern Zweck am ehesten eignen, in neuerer Zeit zum Gegenstand der Bauspekulation geworden sind. Das angekaufte Areal liegt im neuen Bahnhofquartier der Stadt Zürich unmittelbar neben dem Bahnhof, umfaßt 54,740 □Fuß und kostet Fr. 225,000.

VI. Gesellschaftsbehörden.

Der Bestand der Gesellschaftsbehörden hat während des Berichtsjahrs die nachfolgend erwähnten Veränderungen erlitten.

Herr a. Regierungsrath Dr. Keller in Frauenfeld sah sich durch die Rücksicht auf sein vorgerücktes Alter und seine gestörte Gesundheit veranlaßt, von der Stelle eines Mitgliedes des Verwaltungsrathes zurückzutreten. Dieselbe Behörde hat ferner den Tod von zwei Mitgliedern, nämlich des Herrn Regierungsrath Labhardt in Frauenfeld und des Herrn Oberstlieutenant Hürlimann in Richtersweil zu beklagen. Sie werden deshalb im Falle sein, an Stelle dieser langjährigen, verdienten Mitglieder Ergänzungswahlen zu treffen.

An die seit dem Rücktritte des Herrn G. Stoll aus der Direktion erledigte Stelle eines Vizepräsidenten der Direktion ist von dem Verwaltungsrathe Herr Direktor Dr. E. Escher gewählt worden, welcher auch an Stelle des Herrn Direktor Stoll in das Verwaltungskomite der Gemeinschaftsbahnen als Mitglied abgeordnet wurde.

Der Verwaltungsrath faßte in 6 Sitzungen 30 Beschlüsse, die Direktion in 162 Sitzungen 8820 Beschlüsse. Gegenüber der vorjährigen Ziffer der Beschlüsse der Direktion (6882) ergibt sich sonach eine abermalige Zunahme der Geschäfte; dieselbe ist übrigens noch bedeutender, als sich aus der Vergleichung der genannten Ziffern schließen läßt, indem wir mit dem Anwachsen der Geschäfte genöthigt sind, in steigendem Maße die minder wichtigen Geschäfte und solche, die auf Grund genereller Direktionsbeschlüsse zu behandeln sind, unmittelbar durch die von uns bestellten Departemente erledigen zu lassen.

Am Schlusse der Berichterstattung über unsere Geschäftsführung während des Jahres 1874 angelangt, versichern wir Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung.

Zürich, 16. Juni 1875.

Namens der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft,

Der Präsident:

J. F. Peyer im Hof.

Rechnungen

der

Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft

umfassend das Jahr 1874.

I. Betriebs-Rechnung.

II. General-Baurechnung nebst Beilagen.

III. Bilanz auf 31. Dezember 1874.

IV. Rechnung über den Erneuerungsfond.

V. Rechnung über den Reservefond.

I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

Einnahmen.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Unmittelbare Betriebseinnahmen.						
I. Personentransport	3,803,613	39				
II. Gepäcktransport	203,182	41				
III. Pferde- und Viehtransport	132,481	05				
IV. Gütertransport	5,619,913	17				
			9,759,190	02		
B. Mittelbare Betriebseinnahmen.						
I. Pacht- und Miethzinse	115,424	78				
II. Vergütung für Benutzung von Wagen der Nordostbahn auf andern Bahnen	172,191	44				
III. Zinse von ausgeliehenen Geldern	1,426,951	68				
IV. Ertrag des Betheiligungskapitals der Nordostbahn bei der Zürich-Zug-Luzernerbahn	324,000	—				
V. Ertrag des Betheiligungskapitals der Nordostbahn bei der Bülach-Regensbergerbahn	31,693	10				
VI. Nettoertrag des Werkstättebetriebes	176,051	03				
VII. Verschiedenes	185,970	54				
	2,432,282	57				
Hievon ab:						
VIII. Rückschlag des Dampfbootbetriebes auf dem Bodensee . .	70,966	11				
			2,361,316	46		
					12,120,506	48
Uebertrag aus der Betriebsrechnung vom Jahre 1873 .	.	.	.	.	478,311	41
Summa der Einnahmen .	.	.	.	.	**12,598,817**	**89**

Nordostbahn-Gesellschaft vom Jahre 1874.

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Eisenbahnbetrieb.						
I. Zentralverwaltung.						
1. Sitzungsgelder und Gehalte des Personals der Zentralverwaltung	.	.	197,345	40		
2. Reiseauslagen	.	.	3,980	97		
3. Miethe, Heizung und Beleuchtung der Büreaulokale	.	.	16,218	47		
4. Büreaubedürfnisse, Druck- und Insertionskosten	.	.	50,660	83		
5. Porti und Kommissionskosten	.	.	17,815	52		
6. Unterhalt, Ergänzung und Assekuranz des Mobiliars	.	.	4,040	09		
					290,061	28
II. Unterhaltung der Bahn nebst Zubehörden.						
1. Besoldung des Bahnaufsichtspersonals (Bahningenieur, Bahnaufseher und Bahnwärter)	.	.	815,103	14		
2. Büreaubedürfnisse des Bahnaufsichtspersonals	.	.	13,858	53		
3. Bekleidung des Bahnaufsichtspersonals	.	.	30,953	80		
4. Unterhaltung des Bahnkörpers	.	.	71,350	10		
5. „ der Kunstbauten	.	.	18,234	85		
6. „ des Oberbaues	1,025,503	07				
Hievon ab: Für Erneuerung, aus den betreffenden Erneuerungs- und Reservefonds bestritten	830,521	98	194,981	09		
7. Unterhaltung der Einfriedigungen, Barrieren ꝛc.	.	.	17,250	35		
8. „ der technischen Einrichtungen der Bahnhöfe	.	.	30,328	99		
9. „ der Gebäude	.	.	110,190	90		
10. „ des Arbeitsgeschirres der Bahnwärter ꝛc.	.	.	38,507	52		
11. Räumung von Schnee und Eis	.	.	11,557	82		
					1,352,317	09
III. Expeditionsdienst.						
1. Allgemeine Kosten.						
a) Besoldung und Entschädigung der Betriebskontrole, der Bahnhof- und Stationsvorsteher, der Portiers und der Nachtwächter	318,395	82				
b) Bekleidung derselben	6,353	74				
c) Büreaukosten	26,561	52				
d) Beleuchtung und Heizung der Büreaux	76,001	60				
e) Ergänzung, Unterhalt und Assekuranz des Inventars	40,281	78	467,594	46		
Uebertrag	.	.	467,594	46	1,642,378	37

I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

Ausgaben.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Uebertrag .	.	.	467,594	46	1,642,378	37
2. Personendienst.						
a) Besoldung und Entschädigung der Einnehmer, Gepäckexpedienten und Gepäckträger	163,791	61				
b) Bekleidung derselben	3,319	76				
c) Druckkosten	25,692	43				
d) Ersatzleistungen	959	38				
			193,763	18		
3. Güterdienst.						
a) Besoldung und Entschädigung der Güterexpedienten, der Güterschaffner, der Güterarbeiter ꝛc.	805,135	81				
b) Bekleidung derselben	3,726	61				
c) Druckkosten	45,051	06				
d) Ersatzleistungen	7,682	08				
e) Assekuranz der Güter	14,368	90				
			875,964	46		
					1,537,322	10
IV. Transportdienst.						
1. Allgemeine Kosten.						
a) Besoldung und Entschädigung der Beamten und Angestellten der Materialverwaltung	27,120	92				
b) Büreaukosten, Heizung und Beleuchtung	15,574	21				
c) Assekuranz der Materialvorräthe	556	24				
d) Beleuchtung der Bahn und der Bahnhöfe, Signalisirung .	83,533	61				
			126,784	98		
2. Kosten des Fahrdienstes.						
a) Besoldungen, Löhne und Entschädigungen der Zugführer, Kondukteure und Wagenwärter	647,279	07				
b) Bekleidung derselben	28,442	90				
c) Unterhalt und Erneuerung der Wagen sammt Ausrüstung und Reservestücken	547,407	05				
d) Öl und Schmiere für die Wagen	10,536	69				
e) Beleuchtung und Heizung derselben	20,671	28				
f) Assekuranz der Wagen	6,952	82				
g) Vergütung für die Benutzung fremder Wagen . . .	134,651	32				
			1,395,941	13		
Uebertrag .	.	.	1,522,726	11	3,179,700	47

Nordostbahn-Gesellschaft vom Jahre 1874.

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Uebertrag .	.	.	1,522,726	11	3,179,700	47
3. Zugkraftskosten.						
a) Besoldungen, Löhne, Stundengelder und Ersparnißprämien des Maschinenpersonals	588,230	14				
b) Bekleidung desselben	3,074	78				
c) Büreaukosten, Heizung und Beleuchtung	3,151	95				
d) Brennmaterial	784,436	06				
e) Schmiermaterial	46,894	31				
f) Putzmaterial	18,963	11				
g) Wasserpumpen, Holzschneiden und Vorwärmen . . .	17,435	57				
h) Unterhalt und Erneuerung der Lokomotiven sammt Ausrüstung und Reservestücken	502,869	59				
i) Assekuranz der Lokomotiven	4,199	74	1,969,255	25	3,491,981	36
V. **Bahntelegraphie**	.	.	.	.	28,561	39
VI. **Verschiedenes**	.	.	.	.	109,368	17
Summa .	.	.	.	.	6,809,611	39
Hievon ab:						
1. Die auf die Rechnung über den Ausbau des Stammnetzes fallende Quote der Kosten der Zentralverwaltung und des technischen Personals	.	.	147,413	47		
2. Die auf die Rechnung über den Bau neuer Linien fallende Quote der Kosten der Zentralverwaltung	.	.	120,606	69		
3. Die Entschädigung für die Leitung des Baues der Bötzbergbahn	.	.	57,575	69		
4. Die Entschädigung für die Leitung des Baues der Linie Koblenz-Stein . . .	.	.	1,078	71		
5. Die Entschädigung für die Leitung des Baues der Linie Effretikon-Wetzikon-Hinwil	.	.	3,736	44		
6. Die auf den Dampfbootbetrieb fallende Quote der Kosten der Zentralverwaltung und der technischen Leitung	.	.	10,000	—		
7. Die Entschädigung für die Besorgung des Betriebsdienstes:						
a. auf der Linie Zürich-Zug-Luzern	588,000	—				
b. auf der Linie Bülach-Regensberg	93,025	—	681,025	—	1,021,436	—
Restbetrag der Ausgaben des Eisenbahnbetriebes .	.	.	.	.	5,788,175	39
B. **Verzinsung der Anleihen**	.	.	.	.	3,140,440	73
C. **Einlage in den Erneuerungsfond** (Fr. 3000 pr. Bahnkilom.)	.	.	.	.	639,000	—
D. **Dividende für die Aktien**	.	.	.	.	2,668,320	—
Uebertrag auf die Betriebsrechnung vom Jahr 1875	.	.	.	.	362,881	77
Total gleich der **Einnahme** .	.	.	.	.	**12,598,817**	**89**

II. General-Baurechnung der Schweizerischen

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.				
I. **Saldo der Baurechnung vom Jahre 1873**	.	.	9,117,243	28
II. **Obligationen.**				
a. Resteinzahlungen auf das 4 1/2 % Anleihen von 6 Millionen Franken d. d. 16. April 1873	13,500	—		
b. Einzahlungen auf die erste Serie des gemeinschaftlichen 4 1/2 % Anleihens der Schweiz. Centralbahn- und der Schweiz. Nordostbahn-Gesellschaft von 50 Millionen Franken d. d. 1. April 1874	15,000,000	—	15,013,500	—
III. **Subventions-Darleihen.**				
a. Resteinzahlungen auf das während der ersten drei Jahre zu 3 % verzinsliche Subventions-Darleihen der linksufrigen Zürichseebahn von 5 Millionen Franken d. d. 15. Januar 1874	2,500,000	—		
b. Resteinzahlungen auf das 3 1/4 % Subventions-Darleihen der Aargauischen Südbahn von Fr. 750,000 d. d. 31. März 1874	457,751	50		
c. Voreinzahlungen auf das 2 1/2 % Subventions-Darleihen des Kantons Glarus für die Linie Glarus-Linthal laut Vertrag d. d. 30. August 1873 . .	1,154,908	77		
d. Einzahlungen auf das während den ersten fünf Jahren zu 2 % verzinsliche Subventions-Darleihen der rechtsufrigen Zürichseebahn von 5 Millionen Franken d. d. 11. November 1874	3,600,000	—	7,712,660	27
Summa .	.	.	**31,843,403**	**55**

Nordostbahn-Gesellschaft vom Jahre 1874.

Ausgaben.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Nordostbahnlinien.				
a. Bauausgaben für das Stammnetz der Nordostbahn im Jahre 1874, einschließlich des Transportmaterials für sämmtliche Linien	3,832,750	34		
b. Ausgaben für den Bau neuer Linien der Nordostbahn im Jahre 1874 . .	12,302,376	42	16,135,126	76
II. Betheiligung bei andern Bahnunternehmungen.				
a. Zehnte Zuschußeinzahlung der Nordostbahngesellschaft an die Eisenbahnunternehmung Bülach-Regensberg im Jahre 1874	49,021	64		
b. Einzahlungen der Nordostbahn-Gesellschaft an die Bötzbergbahn im Jahre 1874	6,750,000	—		
c. Einzahlung der Nordostbahn-Gesellschaft an die Aargauische Südbahn im Jahre 1874	1,775,000	—		
d. Einzahlung der Nordostbahn-Gesellschaft an die Eisenbahnunternehmung Sulgen-Bischofszell-Goßau im Jahre 1874	288,000	—		
e. Einzahlung der Nordostbahn-Gesellschaft an die Eisenbahnunternehmung Effretikon-Wetzikon-Hinweil im Jahre 1874	300,000	—	9,162,021	64
III. Gotthardbahn-Subvention.				
Zweite Einzahlung der Nordostbahn-Gesellschaft auf die Subvention an die Gotthardbahn im Jahre 1874 nebst 5 % Zinse bis 31. December 1874 . .	.	.	296,020	52
			25,593,168	92
IV. Saldo-Vortrag auf das Jahr 1875	.	.	6,250,234	63
Summa .	.	.	**31,843,403**	**55**

Beilagen zur General-Baurechnung.

A. Rechnung über den Ausbau des Stammnetzes.

B. Rechnung über den Bau neuer Linien.

A. Rechnung über den Ausbau des Stammnetzes

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ausgaben.						
I. Allgemeine Verwaltung.						
A. Herstellung der Aktien und Obligationen . .	.	.	—	—		
B. Provisionen, Kursvergütungen und Zinsverluste .	.	.	—	—		
C. Auf den Baukonto fallende Quote der Kosten der Zentralverwaltung und des technischen Personals	.	.	147,413	47	147,413	47
II. Expropriation.						
A. Gehalte, Reiseauslagen und Löhne . . .	.	.	78	69		
B. Entschädigungen	.	.	62,303	89		
C. Schatzungs- und Gerichtskosten	.	.	1,519	75		
D. Verschiedenes	.	.	1	80	63,904	13
III. Bahnbau.						
A. Unterbau.						
a. Erdarbeiten	77,153	84				
b. Stützmauern	679	25				
c. Tunnels	—	—				
d. Brücken, Durchlässe und Kanäle	1,101	70				
e. Wegbauten	618	30				
f. Uferbauten	365	08				
g. Bettung	8,832	53				
h. Verschiedenes	140	41	88,891	11		
Uebertrag .	.	.	88,891	11	211,317	60

der Schweizerischen Nordostbahn vom Jahre 1874.

Ausgaben.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Uebertrag .	.	.	88,891	11	211,317	60
B. Oberbau.						
a. Schwellen	41,504	40				
b. Schienen und deren Befestigungsmittel	106,039	63				
c. Wegübergänge	147	57				
d. Legen des Oberbaues	20,350	60				
e. Einfriedigungen, Barrieren, Verbottafeln, Gradientenzeiger 2c.	6,458	31				
f. Verschiedenes	—	—	174,500	51		
C. Bahnhöfe und Stationsplätze.						
a. Hochbauten und Einfassungsmauern der mechan. Vorrichtungen	175,745	98				
b. Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben, Schiebbühnen 2c. . .	50,623	22				
c. Wasserreservoirs, Vorwärmkessel, Wasserleitungen 2c. . .	242	12				
d. Hebkrahnen und Brückenwaagen	51,321	67				
e. Technische Einrichtung der Werkstätten	1,483	61				
f. Verschiedenes	—	—	279,416	60	542,808	22
IV. Mobiliar und Betriebsgeräthschaften.						
A. Büreaux der Zentralverwaltung und Kontrole .	.	.	4,336	10		
B. Materialverwaltung	.	.	—	—		
C. Bahnhofverwaltungen	.	.	9,177	70		
D. Bahnaufsichtsdienst	.	.	56	—	13,569	80
V. Vermehrung des Betriebs-Inventars (für sämmtliche Linien).						
A. Lokomotiven und Tender	.	.	704,766	07		
B. Wagen	.	.	1,938,252	18		
C. Dampf- und Schleppboote auf dem Bodensee .	.	.	247,078	36		
D. Reparaturwerkstätten, a. stehende Dampfmaschinen . .	24,653	08				
b. Werkzeugmaschinen . . .	50,124	53				
c. Werkzeuge und Requisite . .	26,567	01	101,344	62		
E. Verzinsung des im Bau von Transportmaterial engagirten Kapitals	.	.	73,613	49	3,065,054	72
Total der Ausgaben .	.	.	.	.	**3,832,750**	**34**

B. Rechnung über den Bau neuer Linien der

Ausgaben.	Winterthur-Koblenz				Linksufrige Zürichseebahn			
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Herstellung der Aktien und Obligationen, Provisionen, Kursvergütungen und Zinsverluste	.	.	.	.	.	.	.	.
II. Allgemeine Verwaltung.								
A. Vorstudien und Erwerbung der Konzessionen .	.	.	.	.	.	.	3,050	—
B. Administrative Leitung des Baues . . .	.	.	36,733	12	.	.	199,028	93
C. Technisches Personal:								
a. Gehalte, Reiseauslagen und Löhne	79,044	39			172,818	19		
b. Materialien für Profiliren, Vermessungen 2c. . .	887	18			1,264	34		
c. Inventarstücke (Instrumente, Mobilien 2c.) . . .	5,800	93			8,177	47		
d. Miethzinse, Beheizung und Beleuchtung der Büreaux .	3,802	75			9,151	94		
e. Büreaubedürfnisse, Druck- und Insertionskosten, Porti .	4,706	33			14,659	59		
f. Verschiedenes	51	43	94,293	01	78	72	206,150	25
III. Expropriation.								
A. Gehalte, Reiseauslagen und Löhne . . .	.	.	2,624	45	.	.	10,552	31
B. Entschädigungen	.	.	526,850	66	.	.	5,085,649	17
C. Schatzungs- und Gerichtskosten	.	.	7,642	69	.	.	37,735	45
D. Verschiedenes	.	.	97	91	.	.	678	80
IV. Bahnbau.								
A. Unterbau.								
a. Erdarbeiten	441,735	20			727,759	48		
b. Stützmauern	955	50			79,400	—		
c. Tunnels	396,990	27			156,450	—		
d. Brücken, Durchlässe und Kanäle	265,616	97			382,756	77		
e. Wegbauten	9,071	13			7,334	20		
f. Uferbauten	520	05			412,536	85		
g. Bettung	15,988	—			1,600	—		
h. Verschiedenes	3,884	58	1,134,761	70	4,183	56	1,772,020	86
Uebertrag .	.	.	1,803,003	54	.	.	7,314,865	77

Schweizerischen Nordostbahn vom Jahre 1874.

Rechtsufrige Zürichseebahn				Baden-Niederglatt				Bülach-Schaffhausen				Zusammenzüge					
Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	142,751	30
.	.	18,062	45	.	.	—	—	.	.	1,500	—	22,612	45				
.	.	1,764	50	.	.	762	45	.	.	198	71	238,487	71				
51,586	51			26,562	36			6,433	94								
896	63			423	88			269	57								
4,340	87			2,011	20			220	54								
1,963	70			773	17			180	63								
5,770	34			6,015	31			117	64								
337	87			42	95			233	11								
		64,895	92			35,828	87			7,455	43	408 623	48				
														669,723	64		
.	.	230	35	.	.	184	60	.	.	—	—	13,591	71				
.	.	1,846	68	.	.	—	—	.	.	—	—	5,614,346	51				
.	.	—	—	.	.	—	—	.	.	—	—	45,378	14				
.	.	1	65	.	.	39	25	.	.	—	—	817	61				
														5,674,133	97		
—	—			—	—			—	—								
—	—			—	—			—	—								
—	—			—	—			—	—								
—	—			—	—			—	—								
—	—			—	—			—	—								
—	—			—	—			—	—								
—	—			—	—			—	—								
—	—			—	—			—	—								
		—	—			—	—			—	—	2,906,782	56				
.	.	86,801	55	.	.	36,815	17	.	.	9,154	14	2,906,782	56	6,343,857	61	142,751	30

B. Rechnung über den Bau neuer Linien der

	Winterthur-Koblenz				Linksufrige Zürichseebahn			
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ausgaben.								
Uebertrag .	.	.	1,803,003	54	.	.	7,314,865	77
B. Oberbau.								
a. Schwellen	—	—			—	—		
b. Schienen und deren Befestigungsmittel	—	—			2,179,902	54		
c. Wegübergänge	—	—			—	—		
d. Legen des Oberbaues	—	—			—	—		
e. Einfriedigungen, Barrieren, Verbottafeln, Gradientenzeiger ꝛc.	3,867	89			3,298	22		
f. Verschiedenes	—	—			199	40		
			3,867	89			2,183,400	16
C. Bahnhöfe und Stationsplätze								
a. Hochbauten und Einfassungsmauern der mechanischen Vorrichtungen	—	—			456,130	78		
b. Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben, Schiebbühnen ꝛc. .	—	—			—	—		
c. Wasserreservoirs, Vorwärmkessel, Wasserleitungen und Wasserkrahnen	—	—			—	—		
d. Hebkrahnen und Brückenwaagen	—	—			—	—		
e. Technische Einrichtung der Werkstätten . . .	—	—			—	—		
f. Verschiedenes	—	—			382	84		
			—	—			456,513	62
D. Baugeräthschaften	.	.	—	—	.	.	—	—
V. Mobiliar und Betriebsgeräthschaften.								
A. Für die Bahnhofverwaltungen	.	.	—	—	.	.	—	—
B. Für den Bahnaufsichtsdienst	.	.	—	—	.	.	—	—
VI. Verzinsung des im Bau der Linien engagirten Kapitals während der Bauzeit	.	.	66,518	04	.	.	193,148	32
			1,873,389	47	.	.	10,147,927	87

Schweizerischen Nordostbahn vom Jahre 1874.

Rechtsufrige Zürichseebahn				Baden-Niederglatt				Bülach-Schaffhausen				Zusammenzüge					
Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
.	.	86,801	55	.	.	36,815	17	.	.	9,154	14	2,906,782	56	6,343,857	61	142,751	30
—	—			—	—			—	—								
—	—			—	—			—	—								
—	—			—	—			—	—								
—	—			—	—			—	—								
19	—			—	—			—	—								
—	—			—	—			—	—								
		19	—			—	—			—	—	2,187,287	05				
—	—			—	—			—	—								
—	—			—	—			—	—								
—	—			—	—			—	—								
—	—			—	—			—	—								
—	—			—	—			—	—								
—	—			—	—			—	—								
		—	—			—	—			—	—	456,513	62				
.	.	—	—	.	.	—	—	.	.	—	—	—	—	5,550,583	23		
.	.	—	—	.	.	—	—	.	.	—	—	—	—				
.	.	—	—	.	.	—	—	.	.	—	—	—	—				
														—	—		
.	.	2,467	83	.	.	2,069	87	.	.	980	22			265,184	28		
.	.	89,288	38	.	.	38,885	04	.	.	10,134	36					12,159,625	12
												Total der Ausgaben .				**12,302,376**	**42**

III. Bilanz der Schweizerischen Nordostbahn-

Debitoren.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Auf den Bau verwendete Kapitalien.						
I. Nordostbahnlinien.						
a. Stammnetz:						
1. Betrag der Bauausgaben laut vorjähriger Rechnung . . .	73,858,664	52				
2. Betrag der Bauausgaben im Jahre 1874 laut vorstehender Rechnung	3,832,750	34	77,691,414	86		
b. Neue Linien.						
1. Betrag der Bauausgaben laut vorjähriger Rechnung . . .	1,719,902	87				
2. Betrag der Bauausgaben im Jahre 1874 laut vorstehender Rechnung	12,302,376	42	14,022,279	29	91,713,694	15
II. Betheiligung bei andern Bahnunternehmungen.						
a. Eisenbahnlinie Zürich-Zug-Luzern:						
1. Einbezahltes Betheiligungs-Kapital der Nordostbahn . . .	6,000,000	—				
2. Für den Kanton Zug geleistete Einzahlung	800,000	—	6,800,000	—		
b. Eisenbahnlinie Bülach-Regensberg:						
1. Betrag der bis Ende vorigen Jahres geleisteten Einzahlungen	834,029	01				
2. Betrag der im Rechnungsjahre geleisteten Einzahlungen . .	49,021	64	883,050	65		
c. Bötzbergbahn:						
1. Betrag der bis Ende vorigen Jahres geleisteten Einzahlungen .	3,250,000	—				
2. Betrag der im Rechnungsjahre geleisteten Einzahlungen . .	6,750,000	—	10,000,000	—		
d. Aargauische Südbahn:						
1. Betrag der bis Ende vorigen Jahres geleisteten Einzahlungen .	450,000	—				
2. Betrag der im Rechnungsjahre geleisteten Einzahlungen . .	1,775,000	—	2,225,000	—		
e. Eisenbahnlinie Sulgen-Bischofszell-Goßau:						
1. Betrag der bis Ende vorigen Jahres geleisteten Einzahlungen .	12,000	—				
2 Betrag der im Rechnungsjahre geleisteten Einzahlungen . .	288,000	—	300,000	—		
f. Eisenbahn Effretikon-Wetzikon-Hinweil:						
Betrag der im Rechnungsjahre geleisteten Einzahlungen . .	.	.	300,000	—		
III. Gotthardbahn-Subvention.						
1. Betrag der bis Ende vorigen Jahres geleisteten Einzahlungen .	190,908	82				
2. Betrag der im Rechnungsjahre geleisteten Einzahlungen nebst Zinse	296,020	52	486,929	34	20,994,979	99
					112,708,674	14
B. Betriebs- und verfügbare Kapitalien.						
a. Aktiva.						
1. Kassa und Giro-Konti	1,422,397	37				
2. Portefeuille	3,043,410	25				
3. Werthpapiere	2,858,177	92				
4. Liegenschaften-Konto der Nordostbahn	619,892	55				
5. Material-Konto (incl. Schwellen und Schienen)	4,807,129	68				
6. Werkstätte-Konto (Vorräthe an Achsen, Rädern, Bandagen ꝛc.) .	790,085	25				
7. Diverse Hauptbuch-Debitoren:						
a. Kreditanstalt, Anleihen vom 30. November 1871 . . Fr. 513,459. —						
b. Kreditanstalt, Gemeinschafts-Anleihen v. 1. April 1874 . . „ 3,089,031. 20						
c. Diverse Debitoren . . . . . „ 2,152,431. 79	5,754,921	99	19,296,015	01		
b. Passiva.						
1. Erneuerungsfond der Nordostbahn	1,826,451	57				
2. Reservefonds:						
a. der Nordostbahn . . . . . Fr. 2,045,300. 58						
b. der Eisenbahn Zürich-Zug-Luzern . . . . . „ 346,857. 25						
c. der Eisenbahn Bülach-Regensberg . . . . . „ 62,151. 09						
d. der Eisenbahn Effretikon-Wetzikon-Hinweil . . . „ 10,925. 70	2,465,234	62				
3. Aktivsaldi der Betriebsrechnungen:						
a. der Nordostbahngesellschaft . . . . . Fr. 362,881. 77						
b. der Eisenbahn Zürich-Zug-Luzern . . . . . „ 22,155. 97						
c. der Eisenbahn Bülach-Regensberg . . . . . „ 6,499. 47	391,537	21				
4. Aktivsaldi der Baurechnungen:						
a. der Eisenbahn Zürich-Zug-Luzern . . . . . Fr. 641,583. 34						
b. der Bötzbergbahn . . . . . „ 2,503,806. 78						
c. der Eisenbahn Effretikon-Wetzikon-Hinweil . . . „ 644,408. 47	3,789,798	59				
5. Diverse Hauptbuch-Kreditoren	4,572,758	39	13,045,780	38		
Aktiv-Saldo per 31. Dezember 1874	.	.	.	.	6,250,234	63
Summa .	.	.	.	.	**118,958,908**	**77**

Gesellschaft auf 31. Dezember 1874.

Kreditoren.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Aktienkapital:						
1. 57,416 volleinbezahlte Aktien I. Emission à Fr. 500 . .	.	.	28,708,000	—		
2. 18,584 mit Fr. 300 einbezahlte Aktien II. Emission à Fr. 250	.	.	4,646,000	—	33,354,000	—
B. Obligationen:						
1. mit einem Zinsfuße von 4 %:						
a. Anleihen vom 1. Oktober 1860	7,100,000	—				
b. Anleihen vom 1. Juni 1862	5,000,000	—	12,100,000	—		
2. mit einem Zinsfuße von 4½ %:						
a. Anleihen vom 1. Februar 1859	3,000,000	—				
b. Anleihen vom 3. November 1863	5,000,000	—				
c. Anleihen vom 26. September 1865	3,000,000	—				
d. Anleihen vom 28. Oktober 1867	5,000,000	—				
e. Anleihen vom 1. Juli 1868 (konvertirt)	10,000,000	—				
f. Anleihen vom 7. Juni 1869	5,000,000	—				
g. Anleihen vom 3. April 1871	5,000,000	—				
h. Anleihen vom 30. November 1871	5,000,000	—				
i. Anleihen vom 16. April 1873	6,000,000	—				
k. Gemeinsch. Anleihen der Schweiz. Zentralbahn- und der Schweiz. Nordostbahngesellschaft vom 1. April 1874, hälftiger Antheil der Nordostbahn	15,000,000	—	62,000,000	—	74,100,000	—
C. Subventions-Darleihen:						
1. mit einem Zinsfuße von 2 %:						
Rechtsufriges Zürichseebahn-Darleihen vom 11. November 1874, ohne den Antheil des Kantons Zürich	.	.	3,600,000	—		
2. mit einem Zinsfuße von 2½ %:						
Darleihen des Kantons Glarus für die Linie Glarus-Lintthal, Vertrag vom 30. August 1873, antizipirte Einzahlungen .	.	.	1,154,908	77		
3. mit einem Zinsfuße von 3 %:						
Linksufriges Zürichseebahn-Darleihen vom 15. Januar 1874 .	.	.	5,000,000	—		
4. mit einem Zinsfuße von 3¼ %:						
a. Bötzbergbahn-Darleihen vom 25. Oktober 1870 . . .	1,000,000	—				
b. Aargauisches Südbahn-Darleihen vom 31. März 1874 . .	750,000	—	1,750,000	—	11,504,908	77
Summa	.	.	.	.	**118,958,908**	**77**

IV. Rechnung über den Erneuerungsfond der Schweizer. Nordostbahn
vom Jahre 1874.

	Fr.	Cts.
Einnahmen.		
Saldo vom 31. Dezember 1873	2,053,055	37
Einnahme im Jahre 1874:		
Einlage aus der Betriebsrechnung der Nordostbahn für 1874, Fr. 3000 per Bahnkilometer des 213 Kilometer langen Stammnetzes . . .	639,000	—
Summa .	**2,692,055**	**37**
Ausgaben.		
Erneuerung des Oberbaues	704,494	46
Hauptreparaturen an Lokomotiven	100,867	44
Umbau des Dampfbootes „Bodan", Restbetrag	60,241	90
Saldo auf neue Rechnung	1,826,451	57
Summa .	**2,692,055**	**37**

V. Rechnung über den Reservefond der Schweizerischen Nordostbahn
vom Jahre 1874.

	Fr.	Cts.
Einnahmen.		
Saldo vom 31. Dezember 1873	1,562,872	07
Statutarischer Zins für den Saldo vom Jahre 1873 (à 5 %)	78,143	60
Einnahmen im Jahre 1874	404,284	91
Summa .	**2,045,300**	**58**
Ausgaben.		
Ausgaben im Jahre 1874	—	—
Saldo auf neue Rechnung	2,045,300	58
Summa .	**2,045,300**	**58**

Beilage I.

Schweizerische Nordostbahn.

Zur „Statistik des Betriebsdienstes“:

1) Übersicht über Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten der Lokomotiven.

2) Übersicht über Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten der Personenwagen.

3) Übersicht über Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten der Gepäck- und Güterwagen.

I. Stand und Leistung der Lokomotiven

a. Stand und

Bezeichnung der Lokomotiven	Zahl der Lokomotiven	Zahl der Anheizungen	Zurückgelegte mit Schnellzügen	mit Personenzügen	mit Güterzügen	im Materialtransport	im Vorspanndienste	leer
			Kilometer					
Fahrdienst.								
Personenzugs-Lokomotiven (Klasse A)	27	4,571	261,710	499,859	—	845	—	8,670
Personenzugs-Lokomotiven („ B)	16	2,869	61,198	326,070	—	—	16,953	4,415
Güterzugs-Lokomotiven („ C)	25	5,100	—	—	684,080	8,016	—	3,621
Tender-Lokomotiven („ D)	11	1,976	24,860	230,447	5,316	—	—	3,443
Total 1874 .	79	14,516	347,768	1,056,376	689,396	8,861	16,953	20,149
Im Vorjahre (1873) .	71	13,878	354,671	1,040,851	660,810	10,246	21,724	26,828
Rangirdienst.								
Tender-Lokomotiven (Klasse D)	9	2,894	—	—	—	—	—	348,503
Im Vorjahre (1873) .	9	2,310	—	—	—	—	—	297,639

b. Unterhaltungs-

Bezeichnung der Lokomotiven	Brennmaterial: Verbrauch im Ganzen	Verbrauch per Lok.-Kilometer	Kosten im Ganzen	Kosten per Lok.-Kilometer	Schmier- und Öl: Verbrauch im Ganzen	Verbrauch per Lok.-Kilometer
	Pfund	Pfund	Franken	Centimes	Pfund	Pfund
Fahrdienst.						
Personenzugs-Lokomotiven (Klasse A) .	11,741,990	15.2279	228,587.97	29.6450	31,503	0.0409
Personenzugs-Lokomotiven („ B) .	6,515,870	15.9503	126,848.13	31.0418	21,542	0.0527
Güterzugs-Lokomotiven („ C) .	15,018,950	21.5877	292,382.40	42.0260	41,583	0.0598
Tender-Lokomotiven („ D) .	3,472,220	13.1491	67,595.68	25.5980	9,055	0.0343
Total 1874 .	36,749,030	17.1764	715,414.18	33.4383	103,683	0.0485
Im Vorjahre (1873) .	36,516,020	17.2642	684,009.88	32.3389	92,593	0.0438
Rangirdienst.						
Tender-Lokomotiven (Klasse D) . .	3,545,480	—	69,021.88	—	11,028	—
Im Vorjahre (1873) .	2,836,400	—	53,130.81	—	9,341	—

und deren Unterhaltungskosten.

Leistung.

Wegstrecke: im täglichen Gesammtdurchschnitt	Wegstrecke: Täglicher Durchschnitt per im Dienst befindliche Lokomotive: Sommerdienst	Wegstrecke: Täglicher Durchschnitt per im Dienst befindliche Lokomotive: Winterdienst	Angabl der zurückgelegten Lok.-Kilometer	Durchschnittliche Stärke der: Schnellzüge	Durchschnittliche Stärke der: Personenzüge	Durchschnittliche Stärke der: Güterzüge	Durchschnittliche Stärke der: Züge auf den Linien 1. Romanshorn-Rorschach 2. Bülach-Regensberg	Beförderte Wagenachsen-Kilometer
Kilometer				Wagenachsen				
2,112.6	228.1	218.9	771,084	19.04	24.16	—	—	17,288,333
1,119.5	156.5	137.5	408,636	12.74	22.47	—	—	8,587,866
1,906.1	163.5	156.1	695,717	—	—	49.96	—	34,756,066
723.5	155.0	138.6	264,066	—	—	—	[1])19.22 [2])16.81	4,877,493
5,861.7	180.2	165.5	2,139,503	—	30.62		—	65,509,758
5,794.8	180.5	171.6	2,115,130	—	30.05		—	63,553,124
954.8	—	—	—	—	—		—	—
815.4	—	—	—	—	—		—	—

Kosten.

Putzmaterial und Talg): Kosten: im Ganzen	Putzmaterial und Talg): Kosten: per Lok.-Kilometer	Erneuerungs- und Reparaturkosten der Lokomotiven und Tender (inklus. Provisionszuschläge): im Ganzen	Erneuerungs- und Reparaturkosten der Lokomotiven und Tender (inklus. Provisionszuschläge): per Lok.-Kilometer	Gesammtkosten für Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, sowie für Reparaturen: im Ganzen	Gesammtkosten: per Lok.-Kilometer	Gesammtkosten: per Achsen-Kilometer
Franken	Centimes	Franken	Centimes	Franken	Centimes	Centimes
18,853.71	2.4451	146,702.03	19.0254	394,143.71	51.1155	2.2798
12,245.69	2.9967	141,664.55	34.6677	280,758.37	68.7062	3.2692
23,122.06	3.3235	157,076.88	22.5777	472,581.34	67.9272	1.3597
4,876.44	1.8467	18,296.79	6.9288	90,768.91	34.3736	1.8609
59,097.90	2.7622	463,740.25	21.6751	1,238,252.33	57.8757	1.8902
57,648.56	2.7255	468,991.46	22.1732	1,210,649.90	57.2376	1.9049
5,452.51	—	39,129.34	—	113,603.73	für jeden Tag Fr. 311.24	
5,179.09	—	27,018.72	—	85,328.62	" " " " 233.78	

2. Stand und Leistung der Personenwagen

a. **Stand und**

Betriebsjahr	Anzahl der Wagen: achträdrige	Anzahl der Wagen: vierrädrige	Anzahl der Achsen	Sitzplätze der Wagen im Einzelnen: I. Klasse	Sitzplätze der Wagen im Einzelnen: II. Klasse	Sitzplätze der Wagen im Einzelnen: III. Klasse	Sitzplätze der Wagen im Ganzen	Achsen-Kilometer wurden durchlaufen: auf der Nordostbahn in Schnell-, Personen- und gemischten Zügen	Achsen-Kilometer wurden durchlaufen: auf fremden Bahnen	Achsen-Kilometer wurden durchlaufen: im Ganzen	Achsen-Kilometer wurden durchlaufen: von fremden Wagen auf der Nordostbahn
								Achsen-Kilometer			
1874	70	198	676	832	3,685	6,636	11,153	16,967,956	3,151,960	20,119,916	2,553,968
1873	71	182	648	670	3,519	6,636	10,825	15,834,586	2,838,867	18,673,453	3,061,210

b. **Unterhaltungs-**

Betriebsjahr	Reparaturkosten: im Ganzen (incl. Zuschläge)	Reparaturkosten: per Achsen-Kilometer	Reparaturkosten: in Prozenten der Einnahme	Kosten des Material: Schmiere	Kosten des Material: Öl	Kosten des Material: Total	Kosten des: Totalausgabe für Schmiermaterial und Arbeitslöhne
	Franken	Centimes		Pfund			Franken
1874	246,025.13	1.423	6.468	—	6,481	6,481	4,853.63
1873	208,591.26	1.117	5.730	—	4,892	4,892	3,877.45

und deren Unterhaltungskosten.

Leistung.

Jede Achse hat im Durchschnitt zurückgelegt	Auf die Länge eines Kilometers reduzirt, wurden befördert					Von den vorhandenen Sitzplätzen wurden durchschnittlich benutzt	Die Einnahme aus dem Personenverkehr (exclusive Gepäck) betrug
	an Personengewicht (die Person zu 1.5 Zentner gerechnet)	an Eigengewicht der Wagen	Bruttolast im Ganzen	Bruttolast für jeden Kilometer Bahnlänge	Bruttolast per Achsen-Kilometer		
Kilometer	Zentner-Kilometer					in Prozenten	Franken
29,763	159,650,486	1,364,018,776	1,523,669,262	5,095,884	78.049	32.442	3,803,613.39
28,817	149,379,430	1,295,161,387	1,444,540,817	4,831,240	76.448	31.776	3,640,475.92

Kosten.

Schmiermaterials		Putzen			
per Achsen-Kilometer		Material		Ausgaben für Arbeitslohn	Kostenbetreffniß per Achsen-Kilometer
Schmiere	Kosten	Putzwolle	Seife		
Loth	Centimes	Pfund		Franken	Centimes
0.01073	0.02486	1,142	378	15,376.70	0.07956
0.00828	0.02052	1,110	167	11,868.46	0.06281

3. Stand und Leistung der Gepäck- und

a. **Stand und**

Betriebsjahr	Anzahl: Gepäckwagen achträdrige	Anzahl: Gepäckwagen vierrädrige	Anzahl: Güterwagen achträdrige	Anzahl: Güterwagen vierrädrige	Anzahl: Totalzahl der Wagen	Anzahl: Totalzahl der Achsen	Tragkraft der sämmtlichen Gepäck- und Güterwagen (Zentner)	Eigengewicht der Wagen per Achse (Zentner)	Maximaltragkraft per Achse (Zentner)	Achsen-Kilometer wurden zurückgelegt: auf der Nordostbahn: von den Gepäck-Wagen	auf der Nordostbahn: von den Güter-Wagen	auf der Nordostbahn: im Ganzen	auf fremden Bahnen: von den Gepäck-Wagen	auf fremden Bahnen: von den Güter-Wagen	auf fremden Bahnen: im Ganzen
1874	19	39	6	1,631	1,695	3,440	356,870	56.12	150	3,681,328	16,409,485	20,090,813	939,526	14,812,416	15,751,942
1873	21	23	6	1,365	1,415	2,884	289,280	54.60	150	4,028,278	15,777,837	19,806,115	565,049	16,359,760	16,924,809

b. **Unterhaltungs-**

Betriebsjahr	Reparaturkosten: im Ganzen (incl. Zuschläge) (Franken)	Reparaturkosten: per Achsen-Kilometer (Centimes)	Reparaturkosten: in Prozenten der Einnahme	Kosten des: Schmiere (Pfund)	Kosten des: Öl (Pfund)
1874	301,381.92	0.841	5.060	—	15,489
1873	257,755.21	0.702	4.545	—	11,561.5

Güterwagen und deren Unterhaltungskosten.

Leistung.

Fremde Gepäck- und Güter-Wagen haben auf der Nordostbahn zurückgelegt	Jede Achse hat durchschnittlich zurückgelegt	Auf die Länge eines Kilometers reduzirt, wurden befördert					In Prozenten der Maximaltragfähigkeit beträgt die beförderte Nutzlast	Die Wagen haben zurückgelegt		Die Einnahme aus dem Gepäck-, Güter- und Viehverkehr betrug
		Gepäck, Güter, Equipagen und Vieh	an Eigengewicht der Wagen	Bruttolast				leer	beladen	
				im Ganzen	für jeden Kilometer Bahnlänge	per Achsen-Kilometer				
Achsen-Kilometer	Kilom.	Zentner-Kilometer						Achsen-Kilometer		Franken
24,309,081	10,419	1,271,589,360	2,551,089,856	3,822,679,216	12,784,880	86.097	30.514	12,236,911	32,162,983	5,955,576.63
23,289,039	12,736	1,174,472,794	2,436,018,844	3,610,491,638	12,075,220	83.780	29.642	10,848,944	32,246,210	5,671,220.26

Kosten.

Schmiermaterials			Putzen	
Ausgabe für Schmiermaterial und Arbeitslohn	Betreffniß per Achsen-Kilometer		Ausgaben für Arbeitslohn	Kostenbetreffniß per Achsen-Kilometer
	Schmiere	Ausgaben		
Franken	Loth	Centimes	Franken	Centimes
11,432.16	0.01073	0.02486	1,708.52	0.00370
9,163.76	0.00828	0.02052	1,318.72	0.00295